NR. 27 ROK IX.

RYNEK METALOWY i MASZYNOWY

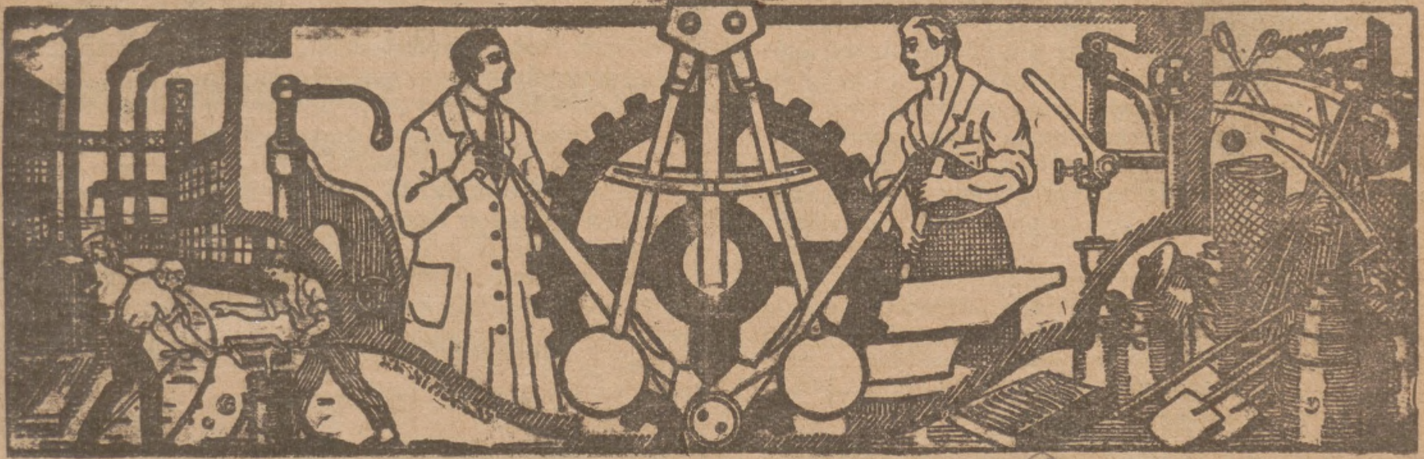


Le Marché des Métaux et des Machines. — Der Metall u. Maschinen Markt.

Poznań - Warszawa - Gdańsk - Katowice, 6 lipca 1929

RYNEK METALOWY i MASZYNOWY

STAŁE DODATKI: „ELEKTRO- I RADJOTECHNIKA" ◆ „POSTĘPY W PRZEMYŚLE" ◆ „DZIAŁ SAMOCHODOWY" „DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY I CERAMICZNY" ◆ „DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH"



Nr. 27 | Poznań, 6 lipca 1929 | Rok IX

PRZEDPŁATA kwartalna 4½ zł + 40 gr za dostawę franko w dom.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA POZNAŃ, WIELKA 10. - TEL. 2277

Tygodnik abonować można na wszystkich pocztach w Państwie Polskiem.

Ceny ogłoszeń i inne warunki zamieszczone są na stronie ostatniej

Zjazd Zrzeszenia Związków Przemysłowych
Zachodniej i Południowej Polski

Na sali Koła Towarzyskiego w Bazarze w Poznaniu odbył się dnia 22 czerwca Zjazd Zrzeszenia Związków Przemysłowych Zachodniej i Południowej Polski. Zjazd otworzył i powitał gości p. Samulski, prezes Poznańskiego Związku Fabrykantów. Po przyjęciu protokółu z ostatniego Zjazdu w Katowicach dokonano wyboru pierwszego prezesa Zrzeszenia w osobie p. Balcera, prezesa Syndykatu Polskich Hut Żelaznych. Sprawozdania gospodarcze z poszczególnych zrzeszonych związków terytorjalnych wygłosili p. dr. Spitzer z Krakowa, dr. Kucharczyk z Katowic, dr. Niemczewski z Okręgu Biała-Bielsko i okolica, inż. Tamczycki z Bydgoszczy, dyr. Łyczywek z Poznania.

Referat dr. Battagli *„O ogólnej sytuacji gospodarczej w kraju z oświetleniem wszystkich momentów konjunkturalnych i horoskopów na najbliższą przyszłość"*, wygłoszony z wielką znajomością i opanowaniem tematu i zagadnienia, zainteresował wszystkich uczestników Zjazdu. Dr. Battaglia wskazał na uwidaczniającą się stabilizację secesji gospodarczej i niepomyślnie układającą się konjunkturę gospodarczą na najbliższy okres. Główną przyczyną tego jest zmniejszona zdolność pojemności rynku krajowego, zwłaszcza prowincji i wsi. Rolnicy, ta lwia część całego naszego narodu nie ma gotówki; zboża bowiem i produkty rolnicze miasto iść w górę w cenie obniżyły się. Dobrze zapowiadające się zbiory pewnie nie poprawią sytuacji, zwłaszcza, że gospodarze posiadają jeszcze pewne zapasy zbóż i produktów rolnych. Powodzenie przemysłu, nie mogącego liczyć na większy zbyt na rynku krajowym, zależeć będzie więcej od eksportu; w tym też kierunku należy podjąć i prowadzić usilnie, wedle zgóry uplanowanego programu, którego szkic prelegent podał.

Obrady trwały kilka godzin, a owocem ich były następujące uchwały i rezolucje:

I. Przy uroczystej sposobności definitywnego ukonstytuowania się Zrzeszenia Związków Przemysłowych Zachodniej i Południowej Polski na zasadzie statutu, oraz wyboru p. Antoniego Balcera na pierwszego prezesa Zrzeszenia, Zjazd Zrzeszenia stwierdza, że Zrzeszenie obejmuje 1 134 przedsiębiorstw, zatrudniających 157 000 robotników, czyli 17 proc. całego stanu przemysłowo-robotniczego w Polsce, wynoszącego przeszło 900 tysięcy głów, a 25 proc. całego stanu przemysłu przetwórczego, wynoszącego przeszło 600 000 głów.

II. Zjazd stwierdza, że zasięg terytorjalny Zrzeszenia obejmuje cały przemysł b. zaboru austrjackiego, oraz b. zaboru pruskiego — z wyłączeniem ciężkiego przemysłu górnośląskiego, oraz przemysłu cukrowniczego, spirytusowego i młynarskiego Wielkopolski i Pomorza.

III. Zjazd stwierdza z radością zacieśnianie się stosunków między związkami, należącemi do Zrzeszenia, zupełną zgodność poglądów tych związków na aktualne problematy gospodarcze i gospodarczo-polityczne ,a wkońcu coraz sprawniejsze działanie aparatu Zrzeszenia, które nie ogranicza się tylko do interwencji u władz państwowych na rzecz słusznych postulatów przem., lecz także zatacza coraz szersze kręgi w dziedzinie wewnętrznej organizacji przemysłu i stara się prowadzić go na coraz wyższy poziom sprawności administracyjnej, technicznej i komercjalnej.

IV. Zjazd — po rozpatrzeniu obecnej sytuacji przemysłu w obrębie zrzeszonych Związków, jak wogóle położenia gospodarczego kraju, — stwierdza z

jednej strony z zadowoleniem wielką odporność realną i moralną złączonego w Zrzeszeniu przemysłu wobec trwającej już od dłuższego czasu i zaostrzającej się obecnie recesji, niemniej jak jego silną „wolę zwycięstwa" w walce z psującą się konjunkturą. Zjazd zachęca przemysłowców, należących do zrzeszonych związków, by wytrwali na tej drodze, nie poddawali się nastrojom pesymistycznym, szerzonym rozmyślnie przez niektóre czynniki i po męsku znosili straty, które musi za sobą pociągać ograniczenie zbytu i produkcji, dbając w obecnej chwili przedewszystkiem o bezpieczeństwo swych wierzytelności towarowych, tudzież o swoją płynność finansową. Zjazd nie wątpi, że przemysłowcy pójdą za tym głosem — zwłaszcza, że dotąd samoczynnie szli i idą po tej obecnie jedynie wskazanej linji.

V. Zjazd stwierdza z uznaniem, że obecny Rząd stara się w niektórych dziedzinach poprawić warunki bytu i rozwoju przemysłowego kraju, czego dowodem między innemi są:

1. ulgi co do płatności niektórych kategoryj podatku obrotowego,
2. przywrócenie tajemnicy bankowej w związku z dochodzeniami podatkowemi,
3. zniesienie 10 proc. dodatku do podatku od kapitałów i rent,
4. obniżenie składek na fundusz bezrobocia,
5. widoczne usiłowania p. Ministra Pracy w kierunku uczynienia administracji w ubezpieczalniach społecznych bardziej oszczędną i bezstronną,
6. zasadnicze przyjęcie oferty Harrimana, dotyczącej elektryfikacji kraju,
7. zniesienie normalizacji przemiału pszenicy itp.

VI. Niemniej jednak Zjazd uważa za potrzebne zwrócić uwagę Rządu na konieczność:

1. dalszego ułatwiania kapitalizacji wewnętrznej oraz dopływu kapitałów z zagranicy,
2. rozłożenia ciężarów podatkowych w ten sposób, by nastąpiło odciążenie nadmiernie obciążonej produkcji przemysłowej i handlu,
3. usunięcia wadliwych i gospodarczo szkodliwych systemów podatkowych takich, jak np. obecny podatek od obrotu,
4. usunięcia szykan podatkowych, wynikających bądź z wadliwych ustaw, jak np. w zakresie podatku dochodowego, bądź ze sposobu ich stosowania,
5. skierowania administracji samorządowej na tory racjonalistyczne celem zmniejszenia gospodarczo bezpłodnych lub szkodliwych obciążeń życia gospodarczego,
6. zredukowania projektowanej podwyżki taryf kolejowych do rozmiarów, zgodnych z obecnem trudnem położeniem gospodarstwa społecznego,
7. dalszego energicznego przeprowadzania oszczędności w administracji ubezpieczalń społecznych, oraz niedopuszczania do wzrostu ciężarów socjalnych wogóle już obecnie nadmiernych,
8. przyspieszenie gruntownej reformy administracji państwowej, celem ograniczenia funkcji państwa i obniżenia kosztów,
9. użycia części płynnych rezerw państwowych na podtrzymanie ruchu budowlanego kredytami,
10. emisji pierwszej transzy pożyczki budowlanej przy zabezpieczeniu jej ulokowania w PKO. w funduszach rezerwowych ubezpieczalń itp.,
11. przedłużenia czasu pracy w przemysłach budowlanym i materjałów budowlanych, jako sezonowych, celem obniżenia kosztów budowy i zwiększenia zarobków robotniczych,
12. reformy ustawodawstwa cywilnego w kierunku najspieszniejszego zwiększenia ściągalności pretensyj towarowych, oraz uproszczenia, potanienia i przyspieszenia odnośnej procedury,
13. skasowania etatyzacji przemysłu w całym tym zakresie, w którym przedsiebiorczość prywatna jest na wysokości zadania gospodarczego.

Zjazd stwierdza, że od realizacji powyższych postulatów zależy w dużym stopniu dalsze naprawienie naszej produkcji i uzdolnienie jej do konkurencji w kraju i zagranicą z produkcją obcą, co ze względu na możliwość zawarcia konwencji handlowej z Niemcami jest obecnie szczególnie ważne, oraz także zabezpieczenie produkcji przed fatalnemi nieraz konsekwencjami cyklicznych przesileń.

VII. Zjazd stwierdza, że zadania Zrzeszenia i zrzeszonych związków nazewnątrz polegają obecnie głównie:

a) w tworzeniu konwencyj branżowo-terytorjalnych i wogóle terytorjalnych dla zwalczania plagi długoterminowych weksli, oraz takiego regulowania warunków płatności, by z nich wynikało trwałe uzdrowienie stosunków w handlu z jednej strony, ograniczenie nielojalnej konkurencji w przemyśle z drugiej strony;

b) w propagandzie naukowej organizacji produkcji przy pomocy specjalistów;

c) w inicjowaniu i urządzaniu kursów ekonomiczno-wychowawczych dla szerokiej publiczności;

d) w badaniu zdolności i możności eksportowych zrzeszonego przemysłu oraz w inicjowaniu praktycznych pociągnięć na tem polu.

Zjazd stwierdza, że Zrzeszenie przystąpiło już do zorganizowania poważnej akcji we wszystkich powyższych kierunkach.

VIII. Zjazd stwierdza z zadowoleniem, że udział zrzeszonych przemysłowców w P. W. K. pod względem liczebnym i jakościowym odpowiada znaczeniu zrzeszonego przemysłu.

IX. Zjazd przyjmuje z zadowoleniem do wiadomości informacje o rokowaniach między „Centralnym Związkiem Polskiego Przemysłu Górnictwa, Handlu i Finansów" a „Naczelną Organizacją Przemysłu i Rolnictwa Zachodniej Polski" co do stworzenia wspólnego organu porozumiewawczego, a wyrażając zasadniczo przekonanie o potrzebie takiego organu, którby obejmował cały polski przemysł, odkłada decyzję swoją co do ustosunkowania się Zrzeszenia do wspomnianych poczynań, aż do obznajomienia się z niemi szczegółowego".

Przed zakończeniem obrad Zjazdu, przedstawiciel Związku Lwowskiego zaprosił uczestników na następny Zjazd do Lwowa, na czas „*Targów Wschodnich*".

W dalszym ciągu miejscowy Związek Fabrykantów, pełniąc funkcje gospodarza domu podejmował uczestników Zjazdu śniadaniem w białej sali Bazaru.

P. W.

Czy obecna ochrona celna polskiej wytwórczości miedzi i mosiądzu jest wystarczająca?

Jeżeli porównamy stawki celne, chroniące naszą wytwórczość miedzi i mosiądzu ze stawkami innych państw europejskich, dojdziemy do przekonania, że nasze stawki są dwa, a nawet trzy razy niższe od stawek zagranicznych i że polska wytwórczość miedzi i mosiądzu wymaga wzmocnienia ochrony celnej.

Jedną z najpoważniejszych gałęzi naszego przemysłu metalowego — tak pisze „Gazeta Handlowa" w jednym z ostatnich numerów — jest produkcja miedzi i mosiądzu, pośrednio lub też bezpośrednio obchodząca wszystkie bez wyjątku odłamy naszego życia gospodarczego. Ze względu bowiem na produkcję prętów, drutów, oraz blach paleniskowych i zwykłych, jest dla przemysłu naszego potrzebna nieodzownie. Dzięki temu więc stanowi ona nader poważny czynnik gospodarczy, zatrudniając około 10 000 robotników, przy rocznej cyfrze produkcji, mniejwięcej 20 milj. kg. miedzi i mosiądzu.

Choć ilość ta poważna jest bezsprzecznie, jednak należy zaznaczyć, że nie pokrywa ona całego zapotrzebowania rynku wewnętrznego. Zrozumiałym jest więc fakt, że nasuwa się pytanie, czemu walcownie nasze pracują w zakresie zaledwie 50 proc. swej zdolności wytwórczej? Odpowiedź na to prosta. Przyczyna tego zjawiska leży w niedostatecznej ochronie celnej danej gałęzi przemysłu. Powiedzmy nawet otwarcie, że brak jej całkowicie. Dotychczas bowiem cło na wyroby miedziane, z wyjątkiem jedynie rur miedzianych i mosiężnych, wynosi tylko niecałe 10 proc. ad valorem, gdy w innych krajach, jak np. w Czechosłowacji stosowane są wielokrotnie wyższe stawki celne. Podczas więc, gdy nasza ochrona celna przewiduje 46 zł za tonę blachy miedzianej czy mosiężnej itp., to czeska natomiast daje w przeliczeniu na zł 121, czyli trzy razy tyle. Ma to miejsce nietylko w Czechosłowacji. Taryfa celna jugosłowiańska np. stosuje stawkę celną w wysokości 86 zł, co wynosi dwa razy więcej od naszej. Tak więc rozpatrując taryfy celne różnych krajów sąsiednich i dalszych, przekonywujemy się, że przewyższają one naszą częstokroć od 2 do 3 razy.

Wyjątek stanowią Niemcy, których taryfa przewiduje stawkę w wysokości 25 zł zaledwie. Jest ona, takim sposobem, najniższa wśród stawek wszystkich państw Europy, nie mówiąc już o Ameryce. Łatwo jest jednak zrozumieć powód takiego zarządzenia. Niemcy wszak, otrzymawszy po wojnie franko-pruskiej olbrzymią kontrybucję od rządu III-ciej Rzeczypospolitej, rozwinęli swój przemysł metalowy, jako powstały dla potrzeb obrony państwowej, do rozmiarów, w żadnem z państw świata, niespotykanych i niestosowanych. W wyniku tego stałego rozwoju, produkcja ich przekroczyła już granicę normalną i dzisiaj dusi się w granicach własnego kraju. Cóż więc w tem dziwnego, że ochrony celnej nie potrzebuje? Któż może z nią konkurować narazie i to jeszcze na własnym jej gruncie?

Musi ona natomiast starać się usilnie o coraz to nowe rynki zbytu, a w dążeniu swem znajduje oczywiście pomoc u swego rządu. Rząd Rzeszy Niemieckiej bowiem otoczył cały swój przemysł metalowy troskliwą opieką, pragnąc utrzymać jego rozwój dalszy, bodajby dla celów przyszłej wojny odwetowej. W opiece tej posunął się Rząd Rzeszy jaknajdalej, stosując premje wywozowe, zniżki taryfowe, ulgi podatkowe, słowem czyniąc wszelkie wysiłki, aby rozwój swego przemysłu utrzymać na dotychczasowym poziomie i ocalić go od załamania.

Należy zaznaczyć, że Niemcy stosują tę politykę w zupełnej świadomości, wiedząc o tem, iż nie będzie się mógł posiłkować w takich rozmiarach, żaden z ich sąsiadów państwowych, gdyż wszyscy prawie muszą odbudowywać swój przemysł po dokonanych w nim przez Niemców celowych zniszczeniach wojennych. Dlatego też zastosowali Niemcy tak niskie stawki w swej taryfie celnej, wiedząc dobrze, że, powołując się na nie, będą mogli żądać w tym samym stopniu ulg przy zawieraniu traktatów handlowych z państwami ościennemi.

Na potwierdzenie prawdziwości tej tezy możemy nadmienić, że w czasie rokowań z naszą delegacją o zawarcie traktatu handlowego, strona niemiecka niejednokrotnie, tym właśnie argumentem, operowała.

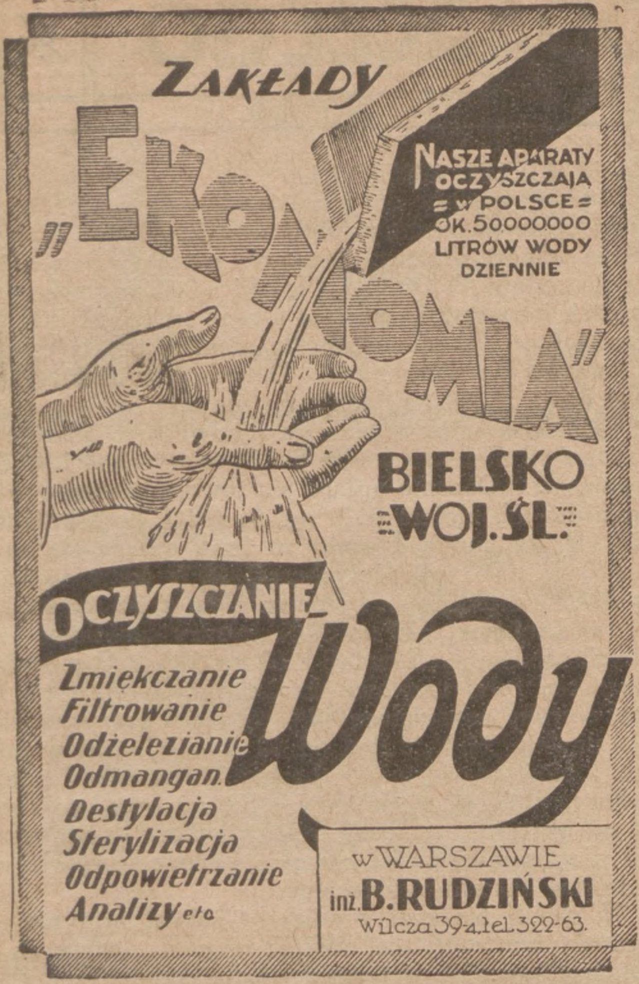
Wobec groźby ich potężnej konkurencji, jakże nikła jest nasza ochrona celna. Już dziś bowiem przeszło 56 milj. złotych płynie zagranicę za wyroby mosiężne i miedziane, a wwóz ten uprawiają tak hurtownicy, jak i nawet niektóre fabryki, pracujące dla armji polskiej, obniżając tem w sposób karygodny, aktywność naszego bilansu handlowego, którego stan obecny przypisać należy między innemi, brakowi dostatecznej ochrony celnej. A, tymczasem, przy napływie towarów z zagranicy i nieznacznym rozmiarze zatrudnienia naszych fabryk, zwiększa się bezrobocie, a Skarb na zasiłki dla bezrobotnych wykłada wszak dziesiątki miljonów rocznie.

Wszystko więc wskazuje, że ochrona celna musi być wzmocniona i to conajmniej podniesiona w blachach do 20 proc. ad valorem. Takie stosunki odpowiadałyby już celowi mniejwięcej i nasza wytwórczość miedziana i mosiężna mogłaby rozpocząć walkę z konkurencją obcą.

Czy dojdzie do tego?

Nie wiemy. Natomiast pojawiają się od czasu do czasu pogłoski o wielkiej walcowni państwowej, która rzekomo ma powstać w niedalekiej przyszłości. Czyżby więc przemysł nasz miedziany i mosiężny zamiast słusznej, spodziewanej pomocy, miał się stać ofiarą nowej etatyzacji?

6349



ZAKŁADY
„EKONOMIA"
NASZE APARATY OCZYSZCZAJĄ = w POLSCE = OK. 50000000 LITRÓW WODY DZIENNIE
BIELSKO
WOJ. ŚL.
OCZYSZCZANIE
Wody
Zmiękczanie
Filtrowanie
Odżelezianie
Odmangan.
Destylacja
Sterylizacja
Odpowietrzanie
Analizy etc.
w WARSZAWIE
inż. B. RUDZIŃSKI
Wilcza 39-4, tel. 322-63.

Z ŻYCIA GOSPODARCZEGO ZAGRANICY

ANGLJA.

Wynik wyborów wyniósł na czoło izby i rządu partję pracy i jej czołowego przedstawiciela Mac Donalda. Dla przemysłu ciężkiego oraz żelaznego i stalowego jak i innych przemysłów, jest to zawód nielada, gdyż z wypłynięciem Mac Donalda spłynęły do morza nadzieje na cła ochronne, które rząd konserwatywny obiecywał. Dewizą rządu partji robotniczej jest nie protekcjonizm, ale wolność handlu i dobre zarobki robotnicze. Zrozumiałe więc, że obecnie w kołach przemysłowców i fabrykantów ciche toczą się narady nad tem, jaką taktykę obrać na przyszłość, by jednak zabezpieczyć sobie bodaj rynek krajowy i osłabić na nim konkurencję wyrobów zagranicznych.

Londyński związek kupców branży żelaznej wytacza mocne żale przeciwko współzawodnictwu „domów towarowych", „składów konsumowych" itp. domom sprzedaży. Na ostatniem posiedzeniu omawiali oni różne sposoby zwalczania skuteczności ich konkurencji. Jedyną drogą są obniżone ceny. To uczynić będą mogli kupcy, jeżeli drogą wspólnych masowych zakupów otrzymają towar po niższych cenach wprost z fabryk. Do powzięcia jednak ostatecznej decyzji nie doszło z powodu poglądów niezgadzających się między sobą.

SZWECJA.

Zapotrzebowanie wysoko wartościowych rud żelaznych wzrasta z roku na rok, to też gdzie tylko są jakieś dane, że w głębi ziemi znajdować się mogą złoża rud, prowadzi się energiczne poszukiwania i próby wiertnicze. W tym kierunku pracuje nadzwyczaj usilnie przemysł kopalniany szwedzki, który dotychczas dostarcza wielkie ilości rud wysokoprocentowych przemysłom własnym i zagranicznym i mimo wielkich wysiłków pokryć nie może wszystkich zamówień. Poszukiwania nowych złóż prowadzone są z powodzeniem, gdyż, jak wiadomości donoszą, odkryto w ostatnim czasie w Laponji cztery nowe wielkie pola rud, mianowicie w Pollionoma, Santosvaara, Nunasvaara i Tossvollnise. Poza tem natrafiono na złoża rud także w Vindelgransele, Bjurliden, Bjurtraesle, Heden i Malaanaes. Te same wiadomości twierdzą, że są to złoża rud zwykłych, średnio i wysoko procentowych. Otwierają się więc przed szwedzkim przemysłem kopalnianym rud nowe możliwości rozwoju, które pewnie niebawem zostaną na wielką skalę eksportowane.

FRANCJA.

Ostatnia dekada czerwca i początek lipca nie przyniosły w przemyśle i handlu żadnych ważniejszych zmian. Zapotrzebowanie węgla i obroty węglem wcale się nie zmniejszyły, gdyż przemysły krajowe pracują nadal intensywnie. Pozatem wielkie ilości węgla idą na pokrycie zapotrzebowania w rolnictwie i tworzenie zapasów na zimę na cele opałowe. Mocne usposobienie na rynku węglowym potęguje wielki brak węgla w sąsiedniej Belgji, gdzie konsumcja przewyższa mocno własną produkcję, a różnicę pokrywa się importem z Francji.

Na rynku żelaza i wyrobów żelaznych, jak również stali i wyrobów stalowych, zaszły drobne zmiany cen w obrocie wewnętrznym. Ruch eksportowy bez zmiany.

STANY ZJEDN. AMERYKI.

Podane zostały do wiadomości publicznej nowe stawki celne na towary importowane. Nowa taryfa obciąża import ostrzy brzytew wyciąganych (in strips) opłatą ½ centa od sztuki i 30% opłatą od wartości, inne ostrza brzytew 1 cent od sztuki i 30% od wartości. Zmienione zostały również opłaty celne od towarów posrebrzanych. Dotychczas, chociaż ustawa celna § 399 nakładała na nie 60% opłaty celnej, jednak wskutek orzeczenia sądowego w praktyce opłacano od nich cło wedle § 339 w wysokości 40% od wartości. Obecnie opłaca się towary platerowane aluminjum lub złotem 65% od wartości, posrebrzane 50%. Druty ponad 4 centy za funt, opłaca się zamiast 6/10 cent., jak dotychczas 20% od wartości, liny druciane obłożono wyższem cłem z 35 na 40%, lane rury żelazne z 20 na 30%, towary częściowo z cennych szlachetnych metali z 60 na 65%. Gwoździe tapicerskie, rolki meblowe, krążki itd. 3 centy od 1 funta, wyroby nożownicze 60%, obcęgi i szczypce do drutu dawniej 60%, odtąd od 10 do 20% centów od sztuki i 60% od wartości. Lampy, świeczniki i t. p. przybory, głównie z metalów, opłacać będą stawkę 50% od wartości; narzędzia rękodzielnicze i rzemieślnicze nie stopowe 50%; również i cło od zegarków i budzików zostało podniesione.

W chwili bieżącej produkcja żelaza utrzymuje się na równym poziomie, chociaż napływ nowych zamówień odbywa się w tempie wolniejszem. Przemysł samochodowy pracuje mniej intensywnie, czego wyrazem jest udzielanie wytwórniom żelaza mniejszych zamówień.

Na rynku metalowym sytuacja trwa spokojna, a przemysł miedziany przeprowadza częściowe ograniczenia produkcji.

ITALJA.

Wedle wiadomości podawanych w prasie krajowej i paryskiej, amerykańskie przedsiębiorstwo samochodowe General Motor Co. nabywa poważną część udziałów turyńskiej firmy samochodów „Fiat". O ile wiadomości krążące okażą się prawdziwe, amerykański koncern nabywa 50 proc., a więc połowę wszystkich akcyj „Fiat" i całość na akcje konwertowanych obligacyj. Z urzędowej strony przedsiębiorstwo „Fiat" dotychczas nie zareagowało na te pogłoski i ani ich nie potwierdziło, ani też im nie zaprzeczyło. Rozwiązania kwestji, czy mamy tu rzeczywiście do czynienia z nowym atakiem zwycięskim amerykańskiego przemysłu na przemysł europejski, czy też z jedną z licznie powstających pogłosek „o przypuszczalnych zamiarach amerykańskich przemysłowców", po udałym zamachu na niemieckie „Opel-Werke" — musimy odczekać.

(Zebrał i opracował *P. W.)*

TARGI WSCHODNIE

OD 7 DO 19 WRZEŚNIA 1929 r.

Japończycy na Targach Wschodnich we Lwowie

Sensacyjnym momentem IX. Targów Wschodnich będzie oficjalny w nich udział Japonji. Po kilkumiesięcznych rokowaniach, udało się dzięki energicznemu poparciu Poselstwa Polskiego w Tokjo i Japońskiego Poselstwa w Warszawie, pozyskać zbiorową grupę japońskich wystawców, zorganizowaną pod egidą Związku Izb Handlowych w Tokjo do oficjalnego udziału w tegorocznej kampanji Targów Wschodnich w czasie od 7 do 19 września. Jak telegraficznie donosi Poselstwo Polskie w Tokjo, w skład eksponatów grupy japońskiej wejdzie kompletna ruchoma wystawa japońska, która z wiosną b. r. była kolejno urządzona na targach w Brukseli i Paryżu przez delegata Związku Izb Handlowych w Japonji p. Nakamurę. Będzie ona ponadto uzupełniona okazami przemysłu japońskiego, mającemi do Lwowa nadejść wprost z Japonji. W wystawie tej uczestniczy 138 firm, reprezentujących główne działy rodzimej produkcji japońskiej.

Eksponaty obejmują w szczególności: wędki i siatki, ręczne roboty i hafty, artystyczne wyroby z kości słoniowej, loofah, koszyki, proszki owadobójcze, wyroby z laki, kamforę, mentol krystaliczny, herbatę, wyroby z jedwabiu i bawełny, guziki szyldkretowe, bieliznę stołową, pantofle bawełniane, abażury, artykuły z metalu, surowy jedwab, figurki gliniane, materjały bawełniane, metry bambusowe, parasole papierowe, style bambusowe i celuloidowe, papier kopjowy, słoma konopna do wyrobu kapeluszy, porcelana, koszyki bambusowe, zabawki zabawki celuloidowe, kwiaty sztuczne, specjalne gatunki papieru, konserwy z morskich krabów, wyroby z bambusu, sardynki, instrumenty muzyczne, konserwy, lampiony, konfekcję jedwabną, papier japoński, szczotki, perły sztuczne, kryształy, wyroby z bronzu, tkaniny bawełniane, papier listowy, meble artystyczne, tusz, wstążki, rakiety tennisowe.

Okrężna wystawa japońska bawiła dotychczas w kilku zaledwie centrach handlowych Europy i przyjazd jej do Lwowa jest dowodem, jak wielką wagę przywiązują oficjalne czynniki gospodarcze Japonji do nawiązania z Polską bezpośrednich stosunków handlowych. W związku z udziałem grupy japońskiej w Targach Wschodnich, przyjdzie prawdopodobnie do skutku zbiorowa wycieczka kupców japońskich, która z okazji pobytu na Targach zwiedzi również Powszechną Wystawę Krajową w Poznaniu.

Z państw reprezentowanych dotąd na Targach Wschodnich, Japonja jest z rzędu trzydziestem. Pozyskanie grupy japońskiej jest nowym przejawem żywotności placówki lwowskiej, która na polu szukania kontaktu z zagranicą, odegrała niejednokrotnie już rolę pionierską.

Ludowy przemysł krajowy na IX. Targach Wschodnich

Krajowy Patronat Rękodzieł i Drobnego Przemysłu, skupiający pod swą egidą przeszło 50 wytwórni, komunikuje, że zamierza w bieżącym roku urządzić jeszcze większy, niż w latach poprzednich, pokaz wzorów i towarów przemysłu domowego i ludowego wraz z demonstracją na miejscu niektórych warsztatów przemysłowych, a to w związku z ewent. znaczniejszym ruchem zwiedzających, podróżujących po Polsce za biletami okrężnemi z okazji Wystawy w Poznaniu. Na cel ten Patronat potrzebując większej przestrzeni wystawowej, wynajmuje w całości jeden z pawilonów o powierzchni 500 m^2.

Przyjazd wycieczki egipskiej na Targi Wschodnie

Izba Handlowa Egipsko-Polska w Kairze organizuje wycieczkę na IX. Targi Wschodnie, złożoną z osobistości ze sfer oficjalnych i kupieckich.

Jak nas informują miarodajne czynniki, IX. Targi Wschodnie zapowiadają się doskonale. Zgłoszenia firm miejscowych i zagranicznych napływają w znacznie silniejszym stopniu, aniżeli działo się to po inne lata.

Przemysłowcy zachodniej i południowej Polski o IX. Targach Wschodnich

Dnia 22. ub. m. odbył się w Poznaniu Zjazd Zrzeszenia Związków Przemysłowych Polski Południowej i Zachodniej, obesłany licznie przez Związki Przemysłowców bielski, bydgoski, katowicki, krakowski, lwowski i poznański. Na Zjeździe obecni byli również przedstawiciele pokrewnych centralnych organizacyj gospodarczych. Wśród wielu ważnych rezolucyj na temat aktualnych zagadnień i sytuacji gospodarczej, zapadła uchwała następującej treści:

„Zjazd Zrzeszenia Związków Przemysłowych zachodniej i południowej Polski zwraca uwagę przemysłowców, należących do zrzeszonych związków, że ze względu na konieczność ograniczenia zbędnego importu, niemniej, jak ze względu gospodarczo- instrukcyjnego w odniesieniu do społeczeństwa Wschodniej Małopolski, istnieje potrzeba wydajnego obesłania Targów Wschodnich we Lwowie także i w tym roku, zwłaszcza ze strony tych gałęzi przemysłu, które cierpią wskutek konkurencji zagranicznej, lub mają szanse eksportowe.

Wobec tego Zjazd Zrzeszenia zaleca zrzeszonym przemysłowcom, by wzięli udział w tegorocznych Targach Wschodnich."

Nity metalowe

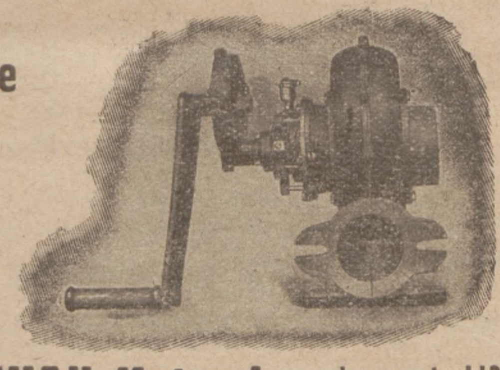
wszelakich wymiarów
miedziane i aluminiowe
dostarczają krótkoterminowo
po cenach przystępnych

**Modrzejowskie
Zakłady Górniczo - Hutnicze**
Spółka Akcyjna
227 w Sosnowcu

Wszelkich
kliszy i rysunków
w dobrem wykonaniu i prędko
dostarcza
Drukarnia „KUPIEC"
ul. Wielka 10 POZNAŃ Telefon 2277

Dmuchawki kowalskie

**ręczne,
transmisyjne**
w wytwornem
wykonaniu



6402a

„MONTANIA" Katowice skr. poczt. 442

**Pierwsza Krajowa Fabryka Wyrobów Ściernych
Tow. Kom. HAEBERLE i SPÓŁKA**
GRODZISK MAZOWIECKI

Poleca do wszelkich celów przemysłowych pierwszorzędnej jakości:

Tarcze ścierne:
zwykłe i fasonowe
elektrokorund, silicium-carbid

Minerały w ziarnach:
szmergel gwarantowany Naxos I gat., silicium-carbid, krzemień, elektrokorund, kwarc, szkło i t. d.

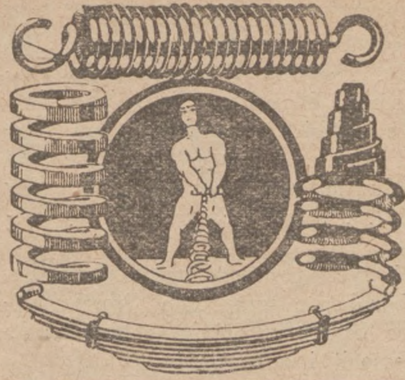
Płótna i papiery ścierne:
szmerglowe, krzemienne, siliciumcarbidowe, elektrokorundowe, szklane, kwarcowe z nasypką granatu itd.

Naturalny pomeks
w kawałkach i mielony.

Pilniki ścierne. **Osełki** do kos.
Płytki „ **Pastę** do wentyli.
Segmenty „ **Pastę** do ostrz. brzyt.
Proszek do czyszczenia noży.

SKŁADNICA w POZNANIU, „Plac" Wolności 13, telefon 62-35.
7320 5652

Sprężyny wszelkiego rodzaju

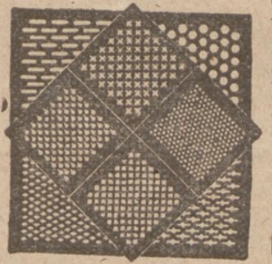


najtaniej i najprędzej
dostarcza firma:
7286
**GOLDMAN
i ENDELMAN**
WARSZAWA
Widok 11. tel. 130-88

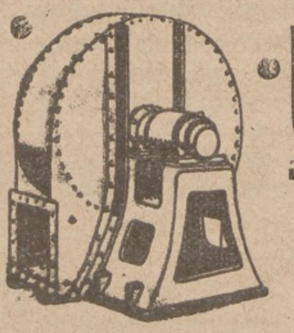
TOKARNIE

wiertarki, heblarki do metali
**urządzenia warsztatowe i spawalne
POMPY, pasy, materjały techniczne, żarówki, STAL, narzędzia**
poleca najkorzystniej 7402
I. MACHAUF
Sp. z o. o.
Kraków, ul. Jul. Dunajewskiego 6. - Telefon 3001.

BLACHY DZIURKOWANE (SITA)



dla przemysłu żelaznego, cementowego, papierniczego, kopalnianego, chemicznego, dla rolnictwa, cukrownictwa, młynarstwa, fabryk krochmalu, gorzelni i browarów, do wszelkich urządzeń i aparatów technicznych, oraz blachę ażurową do celów budowlanych, ozdób itp.
Wykonywa z wszelkich materjałów w dowolnych rozmiarach i grubości
Wytwórnia Blach Dziurkowanych
„Sito" Warszawa, Dobra 86, telefon 1-92
Wystawiamy na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu.
7426 Pawilon Przemysłu Metalowego I. piętro stoisko 124



Wentylatory

**na każde ciśnienie
i każdą wydajność**
dostarcza
Fabryka Maszyn Górniczych
Katowice-Załęże. 3296

IMPORT - EKSPORT

Miejski Urząd Targu Poznańskiego komunikuje, że Towarzystwo Compagnie Belge de Propagande Internationale, O Avenue Fonsny, Bruxelles (Belgja) wydaje książkę adresową firm belgijskich na rok 1929 pod tytułem „Annuaire Général de la Belgique“. Książka ta obejmuje 2,100 stron w dużym formacie i zawiera między innemi spis najlepszych firm belgijskich sporządzony według branż.

W celach propagandowych przesyła wspomniane Towarzystwo książkę tę bezpłatnie wszystkim firmom polskim, zainteresowanym w handlu z Belgją, pobierając jedynie zwrot kosztów portorji i opakowania.

*

W związku z Powszechną Wystawą Krajową w Poznaniu przybywa obecnie do Polski współwłaściciel domu eksportowego „O. Leibacher Co..“ G. m. b. H. w Düsseldorfie celem zwiedzenia wystawy oraz nawiązania stosunków handlowych z kołami przemysłowo-handlowemi. P. Leibacher zajmuje się specjalnie eksportem na rynki południowo-amerykańskie, gdzie posiada organizacje zbytu za pośrednictwem przedstawicieli kupców osiadłych w danem mieście. P. Leibacher pragnie wybrać na wystawie artykuły, któreby się nadawały do eksportu do Ameryki Południowej.

*

Izba Przemysłowo-Handlowa w Poznaniu uprasza firmy, które nawiązały stosunki handlowe z Gesellschaft für die Metallindustrie w Bazylei o skomunikowanie się z Izbą.

*

(p) Firma francuska pragnie importować deski jodłowe i świerkowe.

*

(h) Pewna firma angielska pragnie nawiązać stosunki handlowe z polskimi eksporterami wszelkich produktów destylacji drzewa.



Zapytania w sprawie krajow. źródeł dostawczych.

Pośrednictwa między jedną a drugą stroną podejmujemy bezinteresownie. Jedynie na koszty utrzymania specjalnego biura dla tych spraw i pokrycia bardzo licznej codziennej korespondencji należy zapłacić za każde ogłoszone zapytanie 2.— zł., które to zapytanie będzie następnie ogłaszane aż do wpłynięcia oferty. Firmy zaś, zgłaszające się na zapytania, wpłacają na każde zapytanie 1.— zł Firmy zagraniczne płacą za każdą informację 2 fr. szwajc., z Niemiec 2.— RM. — Firmy, mogące dostarczyć jakiekolwiek objekty zgłoszone do naszego działu informacyjnego, zechcą jaknajwięcej z tego działu korzystać, gdyż mamy liczne potwierdzenia, że przez nasz dział informacyjny doszły już do skutku niejedne poważne transakcje. Zaznaczamy jeszcze jaknajwyraźniej, że odpowiedzi dajemy jak i zapytania przyjmujemy jedynie od stałych abonentów pisma.

UPRASZA SIE O PODANIE ADRESU:

Nr. 4802. fabryki, wyrabiającej maski ochraniające, druciane dla robotników pracujących w fabrykach wód gazowych.

Nr. 4808. fabryk krajowych, które wyrabiają gaz „Rechau“.

Nr. 4809. firmy, dostarczającej opiłki bursztynowe wzgl. szlifiernie bursztynu na Pomorzu.

Nr. 4828. fabryk cementu większych i mniejszych nienależących do kartelu.

Nr. 4848. firmy, dostarczającej tarcze piaskowcowe do ostrzenia noży od żniwiarek.

Nr. 4852. firm, zajmujących się dostawą dykty (fornieru sosnowego).

Nr. 4859. firmy, dostarczającej ołów mielony.

Nr. 4860. firmy, dostarczającej cynę mieloną.

Nr. 4861. firmy, dostarczającej miedź mieloną.

Nr. 4863. firmy, dostarczającej nikiel mielony.

Nr. 4865. fabryk artykułów technicznych i zakładów izolacyjnych, mających zapotrzebowanie na sierść świńską do celów techn.-izolacyjnych.

Nr. 4866. firmy krajowej, wyrabiającej rurkowe wskaźniki wody.

Nr. 4888. firm, które trudnią się sprzedażą „Bohröl“.

Nr. 4889. firmy, która buduje pompy systemu Wortingtona, a więc pompy do zasilania kotłów parowych. Zdolność 2.000 ltr. na godzinę.

Nr. 4903. firmy, wyrabiającej stancowane marki wartościowe, które mają być użyte do automatów.

Nr. 4904. firmy, wyrabiającej maszynki do ostrzenia kos gospodarskich.

Nr. 4905. firmy, dostarczającej kamienie prawdziwe czy też sztuczne do ostrzenia kos.

Nr. 4909. firmy, wyrabiającej aparaty miedziane specjalne t. zw. Vacuun-kociołki.

Nr. 4910. firmy, dostarczającej wanny z materjału t. zw. Steingut lub Ton.

Nr. 4911. fabryki, wyrabiającej maszyny do zgrubienia i spawania.

Nr. 4912. firmy, wyrabiającej blaszki platynowe do aparatów do elektryzowania.

Nr. 4914. firmy, dostarczającej blachę białą i czarną.

KORZYSTNE HURTOWNE ŹRÓDŁA ZAKUPU



Władysław Chudzikowski
Fabryka kas ogniotrwałych
Lwów, ul. Na Błonie 22, tel. 15-34
WYKONUJE
Skarbonki oszczędnościowe-Kasety podręczne - Kasy do wmurowania - Szafy pancerne - Kasy ogniotrwałe. 5512

Zakład Wyrobów Drucianych
MICHAŁ RUS Zadziele obok Żywca
Poleca solidnego wykonania sprzęty kuchenne i przybory dla gospodarstwa, z drutu, cynowane oraz wycieraczki do butów wszelkich wymiarów, na żądanie wykonuje wszelkie artykuły druciane, według oryginalnych nadesłanych wzorów po bardzo przystępnych cenach. 6417

ARMATURĘ do instalacji ogrzewania centralnego:
2925a
krany-regulatory, zasuwy Peeta, odwadniacze i t. p.
oraz
armaturę przeciwpożarową, wodociągową i kąpielową
w wytwornem wykonaniu polecają
Janczewski i Freymark, Warszawa, Mokotowska 49



TARKI DO PRANIA
najlepsze wykonanie 6220
„MARS“
FABRYKA WYROBÓW DRZEWNYCH
Tel. 32. **LUBLINIEC (G. Śl)** Tel. 32.
BIURO SPRZEDAŻY: Katowice, ul. Słowackiego nr. 16, tel. 536 & 1074.

Płyty fibrowe amerykańskie
i pręty we wszystkich wymiarach, jak również preszpan w arkuszach, mika, taśma izolacyjna, taśma gumowa (paraguma) etc. etc. najkorzystniej do nabycia w Hurtowni artykułów techn. i elektrotechnicznych
S. Szajer, Kraków, ul. Wiślna, telefon 4154
7131

• ŁOŻYSKA KULKOWE •
przesuwniki - suporty do frezarek i krzyżowe, narzędzia wszelkiego rodzaju, elektryczne wiertarki dostarcza bardzo tanio za gotówkę
7436
Inż. Penner, Berlin nr. 20, Pankstr. 34

PICKHARDT & GERLACH
G. m. b. H.
WERDOHL i. W. 7463
Rury mosiężne ✶ Listwy mosiężne
Bednarka uszlachetniona (Bimetal)
Repr. JAN NEP. ULATOWSKI, POZNAŃ, UL. OGRODOWA 20

LINY stalowe i konopne
poleca 6604
B. Muszyński, fabryka lin, LUBAWA

VULKAN rozczyn gumowy (Gummilösung)
fabrykuje w tubkach i puszkach 7058 w najlepszym gatunku
„GUMY“
Poznań, ul. 27 Grudnia 15

Trzcinę sufitową
pierwszorzędnej jakości własnego wyrobu dostarcza korzystnie
Gustaw Glaetzner
Centr. Materjałów Budowlanych i Dachówek
Poznań 3, Mickiewicza 36.
Telefon 65-80. 4308 Założona 1907 r.

Maszyny młynarskie
wyrabia pod gwarancją
ZAKŁAD STOLARSKI BUDOWY MŁYNÓW
JANA BACHNIAKA
w St. Żywcu - Małopolska 7203



Cepy do młocarń
wszelkich systemów i profilów
po cenach hurtowych 7499
W. Gierczyński i S-ka
Poznań, św. Marcin 13 Tel. 1885.



Hurt. rowerów 4313 oraz wszelkich części rezerwowych, wirówki, butelki termosowe
HURTOWNIA PNEUMATYKÓW T. z o. p. OSTRÓW (Wlkp.)

Mam do oddania każdą ilość
prima Carbolineum
po cenie najtańszej. 6289a
M. Mrugowski, Poznań, św. Marcin 62.
Benzyna - Benzol - Oleje - Smary - Import olejów ameryk.

Czyściwa do maszyn
oddaję franko do wszelkich stacyj w kraju, po cenach konkurencyjnych. — Oferty i wzory na żądanie
Max Gruenstein, Łódź, ul. Piotrkowska 36.
tel. 31-89. 6205

Fabryka Armatur — Odlewnia Metali
właśc. JAN ŻURAWICZ 6053
POZNAŃ, ul. Dąbrowskiego 83 - 85.
Wykonuje wszelką armaturę parową, gazową i wodną. Odlewy z miedzi, spiżu, mosiądzu, fosforbronzu, niklu, stalbronzu i wszelkie odlewy galanteryjne i t. p.
— Kosztorysy i porady techniczne bezpłatnie. —



ORGAN ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORSTW ELEKTROTECHNICZNYCH NA POLSKĘ ZACHODNIĄ
ORGAN ZRZESZENIA PRZEDSIĘBIORSTW RADJOTECHNICZNYCH W WIELKOPOLSCE.
POD REDAKCJĄ DYPL. INŻ.-EL. M. RZĘCKIEGO.

Walne zgromadzenie członków Związku Elektrowni Polskich

W dniu 26. czerwca r. b. odbyło się w Poznaniu zebranie Związku Elektrowni, które zagaił wstępnem przemówieniem prezes rady p. dyr. Kobyliński, witając przedstawicieli władz rządowych m. Poznania, gości czeskosłowackich i prasy. Władze wojewódzkie reprezentował p. radca Hempowicz, m. Poznań prezydent Ratajski. Drugi punkt porządku dziennego o dziesięcioletniej działalności rady Związku referował inż. Koźmicki, szkicując historję założenia i prac dokonanych:

Przed wojną istniała tylko sekcja galicyjska Związku Austrjacko-Węgierskiego Elektrowni. Już na początku r. 1919 zwołane zostało do Krakowa pierwsze zebranie przedstawicieli elektrowni w liczbie 15, gdzie wybrano komisję statutową w celu utworzenia odpowiedniego Związku. Komisja ta zwołała na dzień 24 kwietnia 1919 r. zjazd do Warszawy, na który zjechało się 53 przedstawicieli elektrowni. Przedstawiony przez dyr. Gajczaka statut uchwalono i założono Związek. Wówczas zarejestrowano 128 elektrowni publicznych w b. Kongresówce i 30 w Małopolsce. Elektrownie z Wielkopolski wówczas nie mogły być jeszcze reprezentowane na zjeździe. Pierwszym prezesem Rady był inż. T. Sułowski.

Związek reprezentował elektrownie koncesyjne, komunalne i tramwaje elektryczne.

Celem Związku była obrona interesów własnych i spraw gospodarczych kraju związanych z elektryfikacją.

Wobec podrożenia wówczas opału o blisko 2000 proc. i robocizny o 400 proc. elektrownie koncesyjne, przy stałych opłatach za energję elektryczną, nie mogły egzystować. Aby odpowiednio zmienić warunki, Związek złożył rządowi 5 memorjałów, naskutek których w lipcu 1920 r. Sejm uchwalił odpowiednią ustawę o zmianach warunków koncesyj i załatwianiu sporów przez odpowiednie komisje.

Następnie Związek brał udział w redagowaniu polskiej ustawy elektryfikacyjnej, którą uchwalił Sejm w r. 1922, gdzie przeprowadzono zasadę, bronioną przez władze Związku, że politykę elektryfikacyjną powinny uprawiać centralne władze państwa. Obecnie interpretują tę ustawę jednostronnie i egoistycznie, a przepisy wykonawcze nie są jeszcze wydane. W r. 1925 chciano znowelizować ustawę, lecz to nie doszło do skutku. Obecnie władze w tej dziedzinie skoncentrowane są w min. robót publ., gdy właściwiej byłoby zdaniem prelegenta, w min. przemysłu i handlu.

Utworzono przed kilku laty państwową Radę Elektryczną, gdzie Związek miał swych przedstawicieli, lecz od dwóch lat Rada ta nie jest zwoływaną (tak się obecnie prowadzi współpracę ze sferami gospodarczemi — przyp. red.).

Władze Związku brały udział w pracach nad ustawodawstwem socjalnem, następnie wydają dzieła oryginalne i tłumaczenia w zakresie elektryfikacji, popularne broszury i perjodyczne biuletyny.

W celu zapoznania z zastosowaniem elektryczności w gospodarstwie rolnem i domowem, Związek urządził odpowiednie pokazy w r. 1928 w Toruniu i na Targach Lwowskich.

Założona przez Związek kilka lat temu Spółdzielnia rozwija się normalnie i ma na celu, między innemi, poprawić i udoskonalić warunki handlu przedmiotami elektrycznemi. Związek ma sekcję komunalną, koncesyjną i przemysłową. Lecz udział przemysłowych elektrowni jest jeszcze nieliczny i nie przekracza 10 proc. Związek utworzył 3 stypendja dla studentów z 3 politechnik.

Kiedy w r. 1919 było elektrowni o sile 70 000 KW, to w dn. 1. 1. 1928 siła ta wynosiła 380 655 KW, a zużycie energji w roku przeniosło 1 miljard kilowatogodzin.

Po ukończeniu powyższego referatu przystąpiono do następnego punktu obrad i po przemówieniu prezesa Kobylińskiego rozdano odznaczenia kilku zasłużonym pracownikom zrzeszonych przedsiębiorstw.

Dalszy ciąg obrad odbył się w dniu następnym, przyczem przyjęto cały szereg wniosków i rezolucyj.

ZJEDNOCZONE PRZEDSIĘBIORSTWA ELEKTRYCZNE

INŻ. **K. GAERTIG i SP.** T. Z O. P.

Poznań Pocztowa 26



Adr. telegr. „Energia" Telefon 3584 i 2582

RZEŹNIE

zechcą zwrócić się do

LLOYDU BYDGOSKIEGO Tow. Akc.

który wyrabia i dostarcza:

WSZELKIE URZĄDZENIA MECHANICZNE, KOLEJKI WISZĄCE I ROZJAZDY JEDNO- I DWU-SZYNOWE, WÓZKI, WIESZAKI, HAKI, ŻÓRAWIE ŚCIENNE I SŁUPOWE, DŹWIGARKI RÓŻNYCH SYSTEMÓW, WÓZKI DO FLAKÓW, KONFISKAT I ODPADKÓW, STOŁY, ZBIORNIKI, KADZIE I T. P. WSZELKIE KONSTRUKCJE ŻELAZNE.

REPERUJE: KOTŁY I MASZYNY PAROWE, MOTORY, POMPY, KOMPRESORY I T. P.

FABRYKA MASZYN Kapuściska-Małe

Telefon 127 7327

OFERTY i KOSZTORYSY NA ŻĄDANIE.

ZARZĄD:

Bydgoszcz, Grodzka 28, Telefon 471, 472, 259.

Oddziały:

w Gdańsku	w Warszawie
Schäferei 15/18	**Port Wiślany, ul. Zamojskiego 2**
TELEFON 274-46	TELEFON 134-19

PRZEDSTAWICIELSTWA:

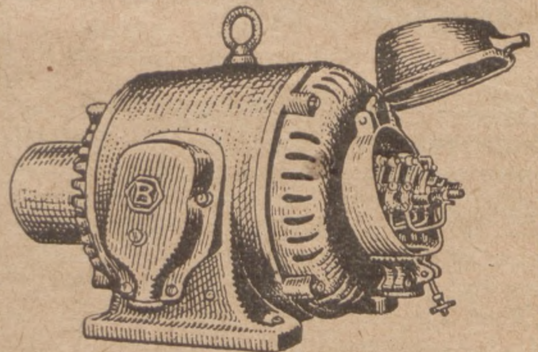
Poznań: Biuro Techniczne St. Gustowski, ul. Skarbowa 20.
Bydgoszcz: Inż. T. Krieger, ul. Ks. Markwarta 5.
Starogard: Bud.-arch. Fr. Borchardt, ul. Kościuszkowska 23.

AGENTURY:

Grudziądz: J. Klimkowski, ul. Rybacka 43.
Włocławek: Olpeter, ul. Bulwarowa 19.
Toruń: E. Goergens, ulica Nadbrzeżna — Wyszynk II.
Płock: A. Kiełbik, ul. Sienkiewicza 20.

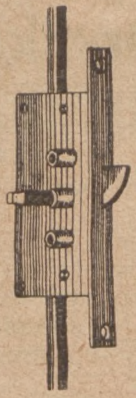
BERGMANN

Poznań
27 Grudnia 5



Telefon 2521.

Fabryka okuć budowlanych



A. LINKE

Poznań, Mylna 18 Telefon 62-95

poleca:

okucia do okien i drzwi jak baskwile, narożniki, zawiasy itp.

7260

Motory elektryczne

od $^1/_2$ do 200 P. S. nowe i używane — na każde napięcie, ma tanio do oddania 7401

Adolf Suchold, Biuro inż., **GDAŃSK,** Brabank 22 — Telefon 26627

Prosimy powoływać się na „Rynek Metalowy i Maszynowy"

PATENTY

na wynalazki, rejestracje marek, modeli wzorów w **Polsce** i **zagranicą.**

CZEMPIŃSKI i SKRZYPKOWSKI Inżynierowie

7593 **Rzecznicy patentowi**

WARSZAWA, ul. Krucza Nr. 43.

Telefony Nr. 226-70 i 309-77. Adres telegr.: **„Prawo-Warszawa".**

Rozwój elektryfikacji kraju

Jeszcze jedna oferta elektryfikacyjna. — Wywiad z p. Ministrem Robót Publicznych w sprawie projektu Harrimana. — Miasta wobec koncernu Harrimana.

Jak się dowiadujemy, do Ministerstwa Robót Publicznych wpłynęła oferta mieszanego koncernu polskiego i zagraniczn., proponująca przeprowadzenie elektryfikacji Pomorza i Poznańskiego, oraz terenów b. Kongresówki, przylegających do okręgów, mających być zelektryfikowanymi przez Koncern Harrimana. Oferta ta przewiduje wyzyskanie całkowite sił wodnych Pomorza i Poznańskiego dla elektryfikacji. Poza tem, współpracę z elektrowniami, które eksploatować ma koncern Harrimana.

Warunki udzielenia tej koncesji miałyby być analogiczne do tych, jakie zostały przyjęte dla województw południowych. Narazie, wobec toczących się prac przygotowawczych i pertraktacyj, trudno jest osądzić całość propozycji Sprawa ta stanie się aktualna niewcześniej jak za 6 miesięcy, t. j. dopiero z chwilą ukończenia wstępnych prac przygotowawczych.

*

W „Kurjerze Porannym" zamieszczono wywiad z Ministrem Robót Publicznych Moraczewskim na temat propozycji Harrimana otrzymania uprawnienia elektryfikacji całego terenu województwa Krakowskiego, Kielckiego, części województwa Lwowskiego, Warszawskiego, Łódzkiego, położonych na lewym brzegu Sanu i Wisły. Nadto na terenie trzech powiatów województwa Lubelskiego. Warunki uprawnienia, z którymi Harriman wystąpił, są w ogólności do przyjęcia. Obecnie Minister przesłał propozycje Harrimana wojewodom celem przeprowadzenia przepisanych ustawą dochodzeń. Podanie Harrimana odpowiada warunkom normalnym stawianym przez Ministerstwo koncesjonarjuszom, nadewszystko wobec tego, że Harriman zamierza budować wielkie centrale elektryczne oparte na sile wodnej. Taryfy za prąd będą niższe od taryf obowiązujących dotąd na terytorjum objętem uprawnieniem. Taryfy proponowane przez Harrimana będą naogół 15—20% niższe od istniejących. Rozmiar i sposób elektryfikacji będzie ściśle odpowiadał programowi Ministerstwa, również koncesjonarjusz podlegać będzie ścisłemu nadzorowi rządu. Przeciwników propozycji Harrimana Minister widzi tylko w kołach, obawiających się zniżki taryfy prądu elektrycznego, a więc konkurentów.

*

Na ostatniem posiedzeniu plenarnem Zarządu Związku Miast Polskich przyjęto następujący nagły wniosek w sprawie zamierzonej akcji elektryfikacyjnej koncernu Harrimana.

Wobec zamierzeń ministerstwa robót publicznych, dążących do nadania 60-letniego uprawnienia na budowę i eksploatację urządzeń elektrycznych na znacznej połaci Polski koncernowi Harrimana, Zarząd Związku Miast Polskich poleca Prezydjum, porozumienie się w tej sprawie ze Zrzeszeniem Sejmików Powiatowych i Związkiem Elektrowni Polskich w celu obrony interesów miast i miejscowego przemysłu elektrotechnicznego. Zarząd Związku Miast poleca Prezydjum zbadanie sprawy i zajęcie stanowiska negatywnego co do całego projektu, o ile interesy miast istotnie zagrożone zostaną.

Elektryfikacja Jugosławji

W ostatnich czasach elektryfikacja Jugosławji czyni znaczne postępy, zwłaszcza w okolicach północnych, dzięki znacznym siłom wodnym. W Słowenji wszystkie już małe miejscowości korzystają z taniej energji elektrycznej.

Jedną z największych elektrowni jest „Fala" w Mariborze nad Drawą. Z energji, w niej wytwarzanej, korzysta cały szereg wytwórni przemysłowych, które w okolicach Mariboru powstały. Przewodami energja jej zasila obszary po Trbovlje, a z drugiej strony aż po Warażdyn.

Największą elektrownią jest elektrownia nad rzeką Citiną w Dalmacji. Energja jej, niezależnie od pokrycia popytu ze strony przemysłu w okolicy, dochodzi przewodami aż do Splitu. W chwili obecnej przeprowadza się przewody do Trogiru, a po ukończeniu ich cała centralna Dalmacja zaopatrzona będzie w pełni w energję elektryczną.

Miasto Zagrzeb posiada największą elektrownię cieplną, nierównomierny jedn jest popyt na energję w zimie i w lecie. Elektrownia wodna w Karlovac przy niskim stanie wód w lecie wytwarza zbyt mało, a w zimie zbyt wiele energji. W tych dniach obie elektrownie zawarły z sobą porozumienie w sprawie wymiany rezerw, dzięki czemu oba te miasta zapewniły sobie niezbędną ilość energji w ciągu całego roku, bez przeprowadzania kosztownych inwestycyj.

Współpraca Karlovacu i Zagrzebia jest jed. wstępem do wielkich projektów. Według nich, Karlovac ma być połączony przewodami z elektrownią wodną Zeleni Vir, która ma nadmiar energji. Nadmiar energji tej przeprowadzać się będzie do Suszaku, a więc prawie do morza. Natom. Zagrzeb będzie mógł wysyłać energję aż do Oroslavlje, stanowiącego poważny ośrodek przemysłu włókienniczego, a później aż do Warażdyna. Tam nastąpi połączenie z przewodami elektrowni „Fala". W ten sposób, za pośrednictwem Zagrzebia, nastąpi połączenie między „Falą", na pograniczu austrjackiem, a Suszakiem, nad morzem.

Rzecz oczywista, większość miejscowości, położonych na tym odcinku, korzystać będzie z taniej energji elektrycznej.

Pierwszy pociąg z instalacją radjową

W związku z poprzedniemi notatkami o słuchaniu programów radjowych w pociągach, donosimy, że pierwszy pociąg, w którym pasażerowie mogli odbierać audycje radjowe na linji Warszawa—Kraków, wyjechał z Warszawy dnia 28 czerwca o godz. 15.05. Wszystkie miejsca w całym składzie pociągu zaopatrzone były w kontakty do słuchawek, słuchawki zaś do wydzierżawienia za opłatą 2 zł u specjalnej obsługi radjowej w pociągu w zaklejonych kopertach. — W specjalnym przedziale pociągu mieści się aparat odbiorczy z małą stacją nadawczą, z której speaker zapowiada audycje. Odbierane będą audycje stacyj krajow. i zagran., a nadto z własnego studja w pociągu nadawane będą koncerty z płyt gramofonowych.

Kronika radjowa

RADJOAPARATY NA KOLEJACH POLSKICH.

Ministerstwo Komunikacji podpisało umowę z firmą „Jerzy Dormont" na zainstalowanie radjoodbiorników w dwu pociągach pospiesznych dziennych, kursujących pomiędzy Warszawą i Krakowem.

Kontakty te słuchawek umieszczone będą w przedziałach wszystkich klas nad każdem miejscem.

Słuchawki można będzie wypożyczać w pociągu za drobną opłatą.

Prace nad instalacją są już rozpoczęte i ukończone być mają najdalej w ciągu miesiąca.

Uziemnienie przeprowadzone będzie przez kaloryfery.

W jednym przedziale zainstalowany będzie 5-lampowy aparat odbiorczy, obsługujący cały pociąg. Do aparatu włączony będzie mikrofon, przez który technik z kabiny radjowej będzie zapowiadał poszczególne audycje.

Prócz krajowych będą również odbierane audycje zagraniczne.

A więc Polska w tym kierunku prześcignęła Amerykę.

WYŻSZA SZKOŁA RADJOWO-FILMOWA W POZNANIU.

W stolicy Wielkopolski powstała wyższa szkoła radjowo-filmowa, celem kształcenia młodego pokolenia aktorskiego dla filmu i radjofonji. Zadania nowej szkoły, łączącej oba kierunki: film i radjofonję, są wyrazem nowych potrzeb, które stwarza postęp zarówno w technice filmu, jak i radjofonji, wkraczającej na drogę telewizji i filmu mówionego.

LICZBA RADJOABONENTÓW W WOJEW. POZNAŃSKIEM.

W dniu 1 maja b. r. liczba radjoabonentów na obszarze Dyrekcji P. i T. w Poznaniu wynosiła 20.523 osób oraz na terenie Dyrekcji P. i T. w Bydgoszczy, należącym do Województwa Poznańskiego (19 urzędów pocztowych) 2.134 osób, czyli w całem Województwie Poznańskiem razem 22.657 osób. (Dyr. P. i T. Pozn. 11. 6. 29. — IX. 3. i Byd. 23. 5. 29. — 3309 VIII).

WALNE ZEBRANIE ZWIĄZKU RADJOSPECJALISTÓW.

W dniu 2 czerwca r. b., w gmachu Stowarzyszenia Techników, ul. Czackiego 5, odbyło się Walne Zebranie Związku Radjospecjalistów Rzeczypospolitej Polskiej.

Organizacja ta obejmuje wszystkich radjospecjalistów służby państwowej.

Walne zebranie odbyło się przy obecności delegatów kół z Poznania, Krakowa, Wilna, Równego, Różewia oraz reprezentantów koła miejscowego.

Do Zarządu na rok bieżący weszli: prezes p. Krzesłowski Apolinary z Warszawy, wiceprezes p. Alejski Antoni z Poznania, sekretarz p. Walencikiewicz Bolesław z Warszawy, skarbnik p. Rubiś Wiktor z Warszawy.

W programie prac nowego Zarządu uwzględniono — między innemi — zorganizowanie zawodowych kursów dla radjospecjalistów systemem korespondencyjnym oraz uchwalono przystąpienie do Międzynarodowego Związku Radjotelegrafistów w Bernie.

Kronika radjowa zagraniczna

FRANCUSKIE WYSTAWY RADJOWE.

Od 23 października do 3 listopada b. r. odbędzie się w Paryżu wystawa radjowa pod nazwą Salon Radjowy. Wystawa ta odbędzie się we wspaniałym pałacu Grand Palais przy Champs Elisees. Mniejwięcej w tym samym czasie odbędzie się druga francuska wystawa radjowa w Bordeaux.

REORGANIZACJA RADJOFONJI W BELGJI.

Projektowana reorganizacja belgijskiej radjofonji, o której niedawno donosiliśmy, zaczyna się wreszcie realizować. Belgijski Parlament przyjął ustawę, według której ruch radjofoniczny w Belgji wydzierżawiono na lat 12 prywatnemu towarzystwu noszącemu nazwę „Institut National Belge de Radiodiffusion". Towarzystwo to jest jednak pod wieloma względami skrępowane. Nie wolno mu np. robić bez przyzwolenia rządu zakupów zagranicą. Koncesjonarjusz chce obecnie zaciągnąć pożyczkę w wysokości 10 miljonów franków, gwarantowaną przez rząd. Koszty radjofonji będą pokryte wpływami z abonamentu i z opodatkowania sprzętu radjowego. Poza tem pozwolenie na posiadanie odbiornika kosztować będzie 60 frank.

RADJO W SŁUŻBIE POLICJI AMERYKAŃSKIEJ.

Policja w Detroit w Ameryce Północnej sporządziła statystykę, świadczącą o dużej pożyteczności radja dla służby bezpieczeństwa. Dzięki stacjom radjowym dokonano w przeciągu 13 miesięcy 605 aresztowań. Niektóre z tych aresztowań nastąpiły już 30 sekund po ogłoszeniu listu gończego. Aby szybkość tę wytłumaczyć, należy dodać, że policja tamtejsza posiada aparaty odbiorcze na samochodach patrolujących.

CYFRY ROZWOJU RADJOFONJI ŚWIATOWEJ.

Organ radjofonji angielskiej „World Radio" w Nr. 194 podaje ciekawą statystykę rozwoju radjofonji europejskiej z przytoczeniem niektórych liczb amerykańskich i australijskich. Pismo to przytacza szereg liczb, nie dających wprawdzie pełnego obrazu rozwoju radjofonji w Stanach Zjednoczonych, świadczących jednak, że ilość zarejestrowanych abonentów radjowych w Stanach Zjednoczonych sięga kilku miljonów odbiorników. W szeregu krajów, które uporządkowały swą statystykę w dziedzinie radjofonji, na pierwszem miejscu stawia dziennik Victorię w Australji, która liczy 81,1 zarejestrowanych odbiorników na każde 1000 mieszkańców. Pod tym względem w Europie na pierwszem miejscu stoi Danja, która liczy 76,42 odbiorników zarejestrowanych na każde 1000 mieszkańców. Następne miejsce zajmuje Szwecja: 63,47 — 1000. Inne kraje uszeregowane są w porządku następującym: Wielka Brytanja — 59,48; Austrja 53,31; Niemcy 43,925; Norwegja 22,9; Finlandja 21,7; Węgry 20,1; Szwajcarja 17,54; Czechosłowacja 17,4; Łotwa 11,98; Estonja 11,4; Wolne państwo Irlandzkie 8,4; Polska 7; Italja 1,3 i Rumunja 0,85.

Ze statystyki powyższej wynika, że w Europie pierwsze miejsce zajmuje Danja, drugie Szwecja, trzecie Wielka Brytanja, czwarte Austrja, piąte Niemcy. Wzrost ogólny frekwencji stałej w krajach europejskich w r. 1928 dał 5.000.000 zarejestrowanych odbiorników radjowych. Liczba ogólna abonentów radjowych w Europie wynosi — według statystyki na dzień 1 stycznia r. 1929 — ponad 7.1663.000. Według poszczególnych pozycyj, odnoszących się do wymienionych w statystyce krajów europejskich, radjoabonenci zarejestrowani liczyli: w Danji 252.200, w Szwecji 380.863, w Wielkiej Brytanji 2.628.392, w Austrji 325.200, w Niemczech 2.635.580, w Norwegji 59.956, w Finlandji 73.800, na Węgrzech 168.453, w Szwajcarji 70.183, w Czechosłowacji 236.861, w Łotwie 23.962, w Estonji 14.261, w Irlandji 26.406, w Polsce 190.000, w Italji 51.000, w Rumunji 14.487. W zakończeniu dziennik przytacza różnice zasadnicze, które w krajach jak we Francji, Hiszpanji, Belgji i Holandji znamienne są niestosowaniem systemu licencji, które obowiązuje w innych krajach.



(PRZEDRUK ARTYKUŁÓW DOZWOLONY JEDYNIE ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.)

Doniosłe wynalazki w lotnictwie

Ciecz chłodząca motory czterokrotnie lżejsza od wody. — Urzeczywistnienie budowy niewidocznego samolotu. — Nowy wynalazek w dziedzinie lotnictwa. — Pierwszy pospieszny pociąg lotniczy w ruchu. — Jak pracuje poczta aeroplanowa w Ameryce.

Departament wojny w Waszyngtonie komunikuje, że udało się wynaleźć ciecz chłodzącą dla motorów, zastępującą czterokrotnie większą ilość i wagę potrzebnej wody.

Będzie to miało wielkie znaczenie nietylko w automobilizmie, lecz również w lotnictwie, gdyż w ten sposób zmniejszy się wybitnie obciążenie samolotów oraz opór powietrza.

*

Rząd angielski przystąpił w Notingham do budowy „niewidocznego" aeroplanu. O ile konstrukcja wytrzyma próbę, lotnictwo brytyjskie posiadać będzie wielką przewagę nad wszystkiemi krajami świata, „samolot-widmo" zjawiać się bowiem będzie wszędzie niewidzialnie. Na budowę samolotu użyty zostanie nowo-wynaleziony materjał „pleas" — przezroczysty, jak szkło, lecz mocny jak stal i giętki jak guma. Nawet części składowe samolotu, z wyjątkiem silnika, kierownicy steru i zawiasów u skrzydeł, wytworzone będą z „pleasu". Samolot taki będzie, oczywiście, niedostrzegalny, drobny bowiem punkcik motoru w locie na znacznej wysokości będzie nieuchwytny nawet przez najdoskonalsze szkła.

Nowy wynalazek angielski posiada i inne zalety, poza swą niedostrzegalnością: lotnik będzie mógł obserwować wszystko dookoła przez swój przezroczysty aparat; śledził będzie dopływ oliwy do motoru przez rurkę z „pleasu". „Pleas" nie ulega wpływom atmosferycznym; nie gnije i nie rdzewieje. Kule nie przebijają „pleasu", lecz osiadają w tym cudownym materjale, jak w smole. Wszelkie uszkodzenia można później łatwo naprawić.

*

Po zwykłym aeroplanie, po samolocie bez motoru, po ślizgowcu, helikoptrze — wyłonił się nowy wynalazek w dziedzinie lotnictwa.

Chodzi tu o samolot z ruchomemi płaszczyznami nośnemi, naśladującemi ruchy skrzydeł ptasich.

Armand Tindon, Francuz, twórca tego projektu konstrukcyjnego, zapewnia, że w najbliższym czasie fachowcy lotnicy zajmą się tym sztucznym ptakiem, zbudowanym na zasadach opartych na najdokładniejszych studjach lotu gołębi.

Konstruktor lotniczy Santos Dumont pracuje podobno w Brazylji nad budową specjalnego a nowego aparatu, który tak samo jak wynalazek Tindona, oparty jest na zasadzie ruchu skrzydeł ptaka.

Aparat Dumonta przedstawia się jako lekki mały motor z metalu lżejszego od aluminjum.

Odpowiednie urządzenie kontrolne i spadochron uzupełniają model nowego aparatu.

Gdyby wynalazek Dumonta okazał się praktycznym, to może on spowodować prawdziwą rewolucję w lotnictwie.

*

Interesujące próby w dziedzinie komunikacji lotniczej w ostatnich tygodniach, przeprowadzone zostały przez zakłady lotnicze w Kassel, w Niemczech. Mianowicie zademonstrowano tam pierwszy pospieszny pociąg lotniczy. Komplet składał się z samolotu normalnego, opatrzonego motorem i z dwu bezmotorowych przyczepek. Pociąg ten wystartował i następnie wzbił się w powietrze. Na wysokości 450 m. przyczepki zostały odczepione i lotem ślizgowym opuściły się na ziemię.

Ponieważ pierwsze próby wypadły zadawalniająco, mają być w najbliższej przyszłości podobne pociągi uruchomione i to nietylko z dwoma, ale z większą ilością przyczepek.

*

Aeroplany pocztowe Stanów Zjednoczonych doręczają przesyłki pocztowe nawet do małych miasteczek i to bez zatrzymywania się. Worki z pocztą są zrzucane z aeroplanów przy pomocy spadochronów, a natomiast zabieranie poczty do aeroplanu odbywa się w ten sposób, że aeroplan opuszcza nad umówionem miejscem linę z małą kotwicą, która porywa linkę rozpiętą na dwóch długich laskach, trzymanych w pewnej odległości od siebie przez pracowników pocztowych, do której przyczepiony jest worek pocztowy.

Nowe udoskonalenie resorów

Oddawna już pracują konstruktorzy nad ulepszeniem samochodu, lecz mimo wielkich postępów w tej dziedzinie, nie rozwiązano jeszcze szeregu kwestyj, które mają zasadniczy wpływ na rozwój automobilizmu. Jedną ze stałych bolączek wszystkich typów samochodów jest resorowanie. Obmyślono coprawda amortyzatory, wypróbowany najwłaściwszy stosunek miękkości resorów do ciężaru maszyny, dostosowano najodpowiedniejsze gatunki stali, lecz mimo wszystko nie usunięto kardynalnych wad tej niezbędnej części składowej. Każdy resor cierpi od nadmiernego tarcia wzajemnego poszczególnych piór, na co nie może poradzić nawet używanie drogich przekładek z mosiężnej blachy, ani też zaopatrywanie końców resorów w ochronne worki ze smarem; konieczne dla złączenia całości opaski (cybantu) zwiększają jeszcze te wady, a wilgoć, która w krótkim czasie dostaje się między poszczególne pióra, powodując rdzewienie, psuje resor do reszty.

Przeglądając statystyki wypadków, widzimy, że wiele z nich spowodowane jest uszkodzeniami resorów, które zdarzały się z natury rzeczy bardzo często, gdyż nawet najlepsza stal nie mogła w tak złych warunkach pracy należycie spełniać swoje zadania.

Wielkim postępem w dziedzinie budowy resorów możemy nazwać nowy wynalazek jednego z polskich inżynierów, który opracował system resorów, praktycznie wolny od wymienionych wad. Wynalazek polega na zastosowaniu płaskich, ścieśniających się ku końcom piór, zaopatrzonych w podłużne żebra i stożkowe występy w środku oraz w skośne rowki, połączone z rowkami podłużnemi. Stożkowe występy są zaopatrzone w środku w otwór dla ściągnięcia śrubą całego resoru.

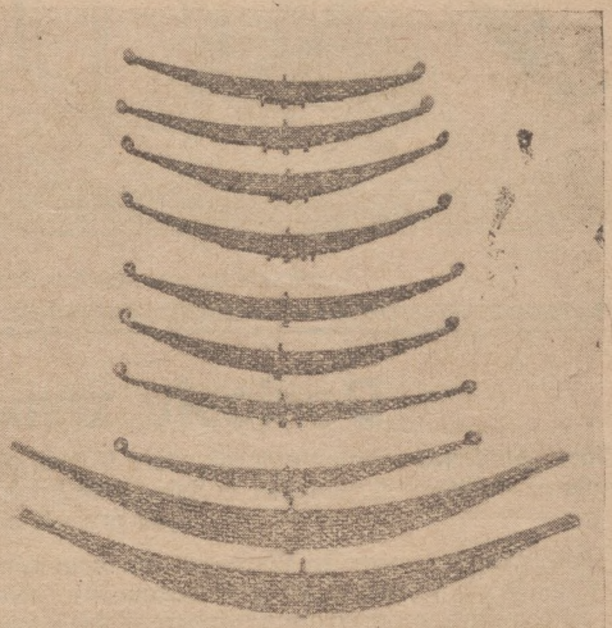
Znaczenie stożkowych występów i żeber jest następujące:

a) wchodząc jeden w drugi, przeciwdziałają one przesuwaniu piór względem siebie, co usuwa konieczność stosowania opasek (cybantów);

b) umożliwiają proste i niezawodne oliwienie zapomocą jednej oliwiarki, znajdującej się w środku resoru.

Oliwienie odbywa się następującym sposobem: Smar z oliwiarki przesiąka bokami spłaszczonej śruby i dostaje się do poszczególnych rowków, znajdujących się na żebrach, skąd przez rowki skośne rozchodzi się po całej powierzchni każdego pióra.

Kształt samych resorów ma jeszcze tę zaletę, że mimo większej elastyczności są one znacznie wytrzymalsze, gdyż stożkowe występy wzmacniają równocześnie niebezpieczny przekrój.



Różne rodzaje resorów nowego systemu.

Zalety nowej konstrukcji resorów są następujące: Resory nowego typu są lżejsze, działają łagodniej, gdyż są więcej elastyczne z powodu braku cybantów, przy pęknięciach w środku nie wymagają natychmiastowej naprawy, posiadają wreszcie idealne wprost oliwienie centralne, zabezpieczające je od wszelkich uszkodzeń przez rdzę i błoto.

Trzeba mieć nadzieję, że nowy wynalazek znajdzie jak najszersze zastosowanie w przemyśle samochodowym, zabezpieczając pasażerów od wielu wypadków i czyniąc podróż milszą i przyjemniejszą.

NOWE WYDAWNICTWA

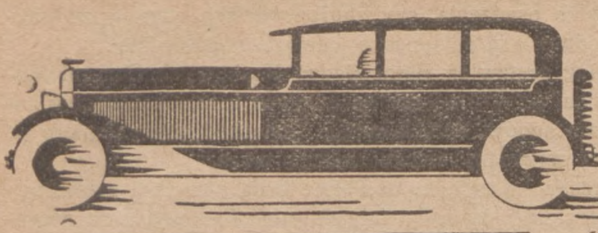
„MOJA FILOZOFJA PRZEMYSŁU".

Nakładem Forda ukazała się książka pod powyższym tytułem.

Nie zdążyliśmy jeszcze jej przestudjować, lecz kilka zdań i myśli wytycznych autora, podanych w depeszy z New Yorku, daje nam ogólne wyobrażenie o wartości tego dzieła.

Pan Ford maluje w niej idealny w jego pojęciu świat, który niebawem nastanie. W świecie tym, mężczyźni i kobiety nie będą potrzebowali ciężko pracować, ponieważ maszyny wszystko za nich zrobią. Ludzie nie będą palić ani papierosów, ani pić trunków alkoholicznych, nie będą nawet gotować w domu, ponieważ potrawy masowo sporządzone, będą dostarczane do domów w „gorącym i apetycznym stanie". Rolnictwo będzie kwitnąć, gdyż formy, połączone w jedną olbrzymią korporację, zaczną produkować masowo wszystkie potrzebne artykuły za wyjątkiem tytoniu, „który nie jest dobrą rzeczą ani dla ludzi, ani dla przemysłu".

„Maszyny spełnią wszystko na świecie, czego człowiek nie mógł dokonać przez nawoływanie, propagandę lub słowo pisane". Innemi słowami maszyna jest genjuszem, bohaterem i drogowskazem świata. Henry Ford święcie w to wierzy i nas zamierza nawrócić na swoją wiarę. Ponieważ posiada on wpływ olbrzymi, bo tendencja wieku obecnego jest taka, że ktoś posiadający miljard dolarów uważany jest przez wielu za miljard razy lepszego niż ten, który posiada jednego dolara, Henry Ford posiada duże szanse, stanie się prorokiem kultu maszyny. Oglądamy bowiem niezwykły fenomen: maszyna, celem której miało być oswobodzenie człowieka od ciężkiej pracy fizycznej, czyli zostania pokorną służebnicą człowieka, — stała się władczynią, czemś wszechmocnem i rządzącem, zaś człowiek, który stworzył maszynę, stał się jej niewolnikiem i standaryzowanym automatem. Maszyna, według Forda, zmieni świat i losy ludzkie, stworzy nową historję.



Dział Samochodowy

Ogólnopolski Zjazd kupiectwa automobilowego w Poznaniu

Kupiectwo branży samochodowej w Polsce powstało jednocześnie ze zdobyciem niepodległości Polski, krocząc w swym rozwoju w trudnych naogół warunkach, jednakże wytrwałość w pracy, oraz wyczucie olbrzymiego znaczenia automobilizmu dla rozwoju życia gospodarczego kraju pozwoliły naszemu kupiectwu przetrwać w początkach niejeden kryzys, a nawet rozwinąć swe warsztaty pracy, idąc stale z postępem czasu.

Potrzeby rwącego się do życia młodego organizmu gospodarczego Polski nałożyły na kupiectwo samochodowe poważną misję, misję rozwoju automobilizmu, bez którego nie osiągnęlibyśmy tak poważnych rezultatów ogólno-gospodarczych, jakie widzimy obecnie skrystalizowane np. w ogólnym przeglądzie — Powsz. Wystawie Krajowej.

Wielkie zadania wymagają wielkich wysiłków, a przedewszystkiem koordynacji pracy, ustalenia wspólnej wytycznej i wspólnego porozumienia. To też z przyjemnością powitać należy tendencje do tworzenia lokalnych związków, jakie powstały już w Warszawie, Krakowie i Poznaniu. Projektowany *Ogólnopolski Zjazd w Poznaniu w dn. 27—31 lipca* świadczy o tem, że kupiectwo samochodowe z pełnem zrozumieniem dla powagi spełnianego zadania zaczyna organizować się.

Tempo życia gospodarczego zarówno na zachodzie Europy, jak i u nas otwiera dla kupiectwa samochodowego nowe horoskopy, nowe zadania. Należyte wypełnienie tych zadań będzie zależne w dużym stopnu od tego, jak daleko kupiectwo potrafi skoordynować swą pracę i unormować wszelkie zagadnienia, dotyczące zarówno wewnętrznej strony organizacji, jak i stosunku do innych dziedzin życia gospodarczego.

Ogólno-Polski Zjazd ma właśnie na celu tę koordynację, która przedewszystkiem leży w interesie branży samochodowej.

Poświęcony on będzie omówieniu najaktualniejszych zagadnień tej gałęzi handlu. Obrady rozpoczną się dnia 29 lipca o godz. 10 rano w sali Collegium Medicum przy ul. Fredry 10. Na porządku dziennym figurują punkty: 1. Zagajenie Zjazdu i pawitanie gości i uczestników Zjazdu przez prezesa Komitetu Organizacyjnego p. inż. Michała Bohatyrewa, prezesa Związku Kupców i Przemysłowców Samochodowych Ziem Zachodnich, 2. wybór Prezydjum Zjazdu, 3. przemówienia powitalne, 4. referaty: sprawa sprzedaży na raty, zagadnienie samochodów używanych, zagadnienie montowni, sprawa produkcji samochodów w Polsce, kwestje taryf i procedury celnej i inne. Dalej następują punkty dyskusji, wolnych głosów i wniosków, powzięcie uchwał, oraz zakończenie. Wkońcu postanowione jest gremjalne zwiedzenie P. W. K. i szereg wycieczek w okolice Poznania.

Bliższych informacyj zasięgnąć można w biurze Stowarzyszenia Kupców Polskich przy ul. Szkolnej 10.

Zjazd budzi w całej Polsce żywe zainteresowanie, należy zatem spodziewać się, że nie zabraknie na nim żadnego poważniejszego kupca i przemysłowca samochodowego.

G.

O sprzedaż samochodów używanych

Dlaczego wzmożenie sprzedaży nowych samochodów zależy od racjonalnej organizacji sprzedaży wozów używanych?

Automobilizm w Polsce rozwijał się w ciągu ostatnich lat tak szybko, że gdybyśmy chcieli porównać liczby procentowe, przedstawiające przyrost ilości samochodów w Polsce, z podobnemi liczbami krajów Europy Zachodniej, lub nawet Ameryki, to stwierdzilibyśmy, że tempo rozwoju było bez porównania silniejsze u nas, niż w powyższych krajach.

Jeszcze w 1924 roku ogólna ilość samochodów kursujących w Polsce wynosiła zaledwie około 7.500 wozów, podczas gdy w styczniu 1929 r. było już przeszło 27.000 wozów, co stanowi 260% przyrostu w ciągu 4 lat.

Niestety, porównanie Polski z krajami Ameryki, lub Europy Zach., a nawet tylko Centralnej Europy, byłoby niezmiernie dla nas niekorzystne, gdybyśmy zestawili nie liczby procentowe, ale bezwzględne ilości samochodów. Jesteśmy pod tym względem dopiero na samym końcu wszystkich państw świata.

Mimo tego, biorąc pod uwagę niektóre tylko centra przemysłowe jak np. Warszawę, lub Górny Śląsk, możemy stwierdzić tak intensywny ruch automobilowy, że nie ustępuje on w niczem wzorom innych miast europejskich.

Potęgujący się z każdym dniem automobilizm wysuwa problemy, o których z pewnością nie myśleli jego pionierzy. Jednym z tych ciekawych problemów związanych bezpośrednio z intensywnością ruchu samochodowego, jest kwestja ułatwienia sprzedaży wozu używanego tym właścicielom, którzy chcieliby następnie nabyć nowy samochód.

Problem ten powstał stąd, że w wielu bardzo wypadkach reflektanci na nowe wozy posiadają już używane auta, które chcieliby oddać przedstawicielom tytułem częściowej zapłaty za nowy samochód. Podobna transakcja najczęściej nie napotyka na większe trudności, jeżeli słusznie zostanie rozstrzygnięta kwestja ceny wozu używanego. Zrozumiałe jest, że właściciel auta stara się o uzyskanie najwyższej ceny, ale właśnie dlatego popada on często w przesadę, stawiając zbyt wysokie żądania. Klient powinien pamiętać, sprzedając swój wóz

używany, że otrzymanie najwyższej ceny za wóz nie decyduje jeszcze o tem, czy transakcja jest dla niego korzystna. Cena za wóz używany musi być brana ściśle w łączności z ceną wozu nowego, który klient chce nabyć, gdyż jest rzeczą oczywistą, że sprzedawca nowego samochodu gorszej jakości może zawsze dać klientowi wyższą cenę za wóz używany, niż sprzedawca wozów pierwszorzędnej jakości, których cena przez fabrykę wyznaczona jest wyjątkowo niska. Fakt ten jest dobrze znany dla tych wytrawnych automobilistów, którzy z łatwością rozpoznają różnicę klasy wozów mimo tego, iż są one w tej samej kategorji cen.

Próbna jazda samochodem, który ma być kupiony przez klienta, po sprzedaży swego wozu używanego, daje najlepszą podstawę do osądzenia, czy zaproponowana cena wozu używanego odpowiada pełnej jego wartości rzeczywistej.

Według zestawień Biura Badań Naukowych General Motors wynika, że w Ameryce na każdych trzech nabywców nowych samochodów, dwóch kupuje samochód nowy dopiero po uprzedniej sprzedaży swego starego wozu.

Nie ulega kwestji, że w Polsce będą zmuszeni niezadługo przedstawiciele i zastępcy fabryk samochodowych do zorganizowania, obok salonów i wystaw nowych modeli, wystawy samochodów używanych, tak jak to już praktykuje się zagranicą.

General Motors jako producent i odbiorca

Obecnie przemysł samochodowy jest największym przemysłem świata, a na czele jego stoi General Motors ze swą produkcją przeszło 2.000.000 wozów rocznie. Jest rzeczą zrozumiałą, iż olbrzymia produkcja General Motors wymaga ogromnych ilości najróżnorodniejszych materjałów i surowców. Wymienimy tylko niektóre z nich, jak żelazo, stal, miedź, cyna, bawełna, juta, szkło, włosie, skóra, drzewo, wszelkiego rodzaju chemikalja, smary i oleje. Wreszcie do celów wytwórczych używane są również tak kosztowne materjały, jak złoto, platyna, djamenty i t. p.

Pozwolimy sobie wymienić kilka cyfr, które uplastycznią przeciętne zapotrzebowanie roczne 79 fabryk, należących do General Motors. Ilość stali, zużytej w ciągu roku, wynosi 10.000 wagonów; ilość farby i lakieru, zużywanych rocznie, dochodzi do fantastycznej liczby 4.500,000 litrów; skórami, które General Motors zużywa rocznie, możnaby z łatwością wyłożyć 150 długich ulic, zaś z drzewa dałoby się wybudować miasto, w którem z łatwością i komfortem mogłoby się pomieścić 50.000 mieszkańców; szkłem, zużytem w ciągu roku, możnaby oszklić wszystkie kamienice w trzech podobnych miastach zaś ilość zużytego drutu miedzianego wystarczyłaby na opasanie kuli ziemskiej 40 razy.

Te zawrotne wprost ilości materjałów zakupuje się w 4756 firmach, znajdujących się w 570 miastach, rozrzuconych po całym świecie.

Cyfry te stwierdzają, że General Motors Corporation jest nietylko najpotężniejszym producentem, lecz i największym odbiorcą na świecie. W ten sposób General Motors daje pośrednio zarobek setkom tysięcy ludzi na obu półkulach.

Jest pozatem rzeczą jasną, że zakupy materjałów i surowców, dokonywane w tak kolosalnych ilościach, pozwalają wytwórni robić bardzo znaczne oszczędności i uzyskiwać po najtańszej cenie produkty o wysokiej jakości.

Powyższe jest właśnie jednym z głównych czynników, które wpływają na niską cenę sprzedaży samochodów General Motors.

Krajowe oleje samochodowe

Jednym z nader ważnych czynników, które obok krajowej produkcji silników, podwozi, karoseryj i pneumatyków stwarzają pomyślne perspektywy dla samowystarczalności w dziedzinie automobilizmu — jest niewątpliwie nasz przemysł naftowy wraz ze swą produkcją banzyny i olejów.

W miarę rozwoju automobilizmu w kraju, nie trudno było spostrzec znaczne wysiłki krajowego przemysłu naftowego w kierunku dostarczenia na rynek polski specjalnych gatunków olejów niezbędnych dla samochodów różnych konstrukcyj. Wysiłki te osiągnęły takie wyniki, że śmiało dzisiaj mówić można nie tylko o samowystarczalności na tem polu, lecz również o bardzo poważnej ekspansji nazewnątrz.

Zagadnieniem produkcji specjalnego gatunku olejów i smarów dla potrzeb ruchu samochodowego zajmuje się prócz innych od szeregu lat Towarzystwo „KARPATY", któremu całkowicie udało się zastosować produkcję swą dla potrzeb współczesnego automobilizmu i uzyskać odpowiednią ocenę fabryk samochodowych dla swych wyjątkowych olejów marki „Galkar".

Doniedawna jeszcze przeważało w świecie automobilowym mniemanie, że jedynie oleje zagraniczne są dobre i dlatego do usiłowań wprowadzenia olejów samochodowych krajowych odnoszono się z rezerwą. Z chwilą jednak, kiedy ocena czynników miarodajnych zastosowania olejów krajowych wypadła korzystnie, co między innemi znalazło swój wyraz na licznych raidach samochodowych, jak również raidach międzynarodowych, utarte dotąd mniemanie o wyższości olejów samochodowych zagranicznych nad krajowemi upadło, i w chwili obecnej z dumą możemy stwierdzić, że do rozwoju ruchu samochodowego w Polsce przyczyniają się nie tylko budowa dróg i budowa krajowych samochodów, lecz również całkowita i doskonała samowystarczalność w dziedzinie krajowych olejów samochodowych.

W chwili obecnej produkcję olejów samochodowych posunięto do tego stopnia, że do każdego wozu samochodowego z łatwością dobrać można, z pośród krajowych olejów samochodowych, olej dostosowany do cech charakterystycznych danego wozu.

Dalej z naciskiem podkreślić należy również i to, że dzięki specjalnym gatunkom rop krajowych, nasz przemysł rafineryjny wytwarza również serje olejów samochodowych zimowych o bardzo niskim punkcie krzepnięcia, a do takich należą oleje zimowe marki „GALKAR", zachowanie się których podczas silnych mrozów zimy ubiegłego roku dla świata automobilowego było prawdziwą rewelacją; olej np. „GALKAR" 115 nawet przy 35 stop. C. zachował pełną płynność i sprawność pracy w silniku. Nic też dziwnego, że te oleje krajowe wzbudziły również zainteresowanie zagranicą, zdobywając sobie rynki zbytu w krajach o dużej kulturze przemysłowej, jak w Szwecji, Danji i Norwegji.

Jak z zestawienia powyższych trzech czynników (samochodów, smarów i dróg) wynika, zagadnienie automobilizmu w Polsce jest na właściwej drodze; wzajemne zaś współdziałanie zainteresowanych czynników, oraz pokonywanie obcej, a niezdrowej konkurencji, pozwala mieć nadzieję dalszego świetnego rozwoju automobilizmu w Polsce w najbliższej już przyszłości.

Dążenia koncernów

Na tle powyższych cyfr zrozumiałą się staje polityka amerykańskich koncernów samochodowych, dążąca do całkowitego opanowania europejskiego przemysłu samochodowego i europejskich rynków zbytu. W interesie przyszłości, w interesie wczesnego zapobiegania kryzysom w przemyśle samochodowym, które prędzej czy później musiałyby nastąpić, przemysł amerykański dąży do ujęcia w swoje ręce pełnej kontroli nad światową produkcją samochodową. Przemysł europejski jest wprawdzie słabym, ale zato na dalszą metę niebezpiecznym konkurentem. Silny rozwój niektórych wielkich europejskich fabryk samochodowych stwarza niebezpieczeństwo hiperprodukcji. Wprawdzie cały pozaamerykański przemysł samochodowy wyprodukował w roku 1928 zaledwie 673.000 wozów, co wobec 4.700.000 wyprodukowanych w Stanach Zjednoczonych stanowi niespełna 15%, ale przemysł europejski rozporządza szerokiemi możliwościami zbytu i pogłębienia pojemności swoich rynków. Przedewszystkiem rynek europejski z roku na rok staje się pojemniejszy i trwać to będzie jeszcze przez długie lata, a następnie przemysły samochodowe europejskie każdej chwili mogą uzyskać od swoich rządów zwiększoną ochronę celną, zwłaszcza na wypadek silniejszych kryzysów. W takim wypadku przemysł amerykański odczułby kryzys podwójnie, gdyż zamknąłby się dlań także rynek europejski.

Wykupienie niemieckiej fabryki Opla przez General Motors pozwala mniemać, że każda fabryka europejska, która pod względem ilości swojej produkcji przekroczy pewne granice, będzie przedmiotem usilnych zabiegów amerykańskich w celu wykupienia jej. Wskazują na to także wcale niezmyślone pogłoski o zamiarach wykupienia francuskiego Citroena i włoskiego Fiata.

Posiadanie zakładów Opla wyklucza zgóry wszelką możliwość powstania i utrzymania się w Niemczech jakiejkolwiek innej fabryki produkującej tani, ludowy, model samochodowy dla masowego zbytu. Z Fordem czy Chevroletem możnaby jeszcze z powodzeniem walczyć bronią celną, ale z Oplem walka zgóry skazana jest na niepowodzenie.

Gdyby Amerykanom udało się zdobyć także Citroena i Fiata, staliby się panami rynku europejskiego i ich bezwzględną własnością byłoby zarówno całe nowe zapotrzebowanie samochodów na świecie jak i całe uzupełnienie istniejącego parku. Pozostałe bowiem fabryki, produkujące wozy luksusowe, specjalne i drogie, nie wchodzą w rachubę przy zaspakajaniu ogólnych potrzeb rynku, który w 80 procentach żąda wozów w cenie najniższej lub średniej.

Taktyka

Taktyka amerykańskich koncernów samochodowych, zmierzająca coraz wyraźniej do objęcia kontroli nad europejską produkcją samochodową i niedopuszczania do powstawania, względnie nadmiernego rozrostu europejskich przemysłów samochodowych, budzi coraz częściej uwagę ekonomistów europejskich. Niektórzy z nich, zwłaszcza niemieccy, przestrzegają przed niebezpieczeństwem, jakie grozi Niemcom przez opanowanie ich rynku samochodowego przez przemysł amerykański. Zwracają oni uwagę, że samochód już w niedalekiej przyszłości stanie się w Europie takim samym przedmiotem powszechnego użytku, jakim jest obecnie w Ameryce i, że wówczas zapóźno już będzie myśleć o narodowym przemyśle samochodowym.

Należy jednak dodać, że w krajach nieposiadających własnego przemysłu samochodowego, Ameryka odgrywa wybitną rolę w rozwoju automobilizmu tych krajów, dzięki olbrzymiej propagandzie i dostarczeniu na rynek rzeczywiście tanich — w stosunku do istotnej wartości — wozów.

Sprzęgła automatyczne

Stale wzrastające wymagania miłośników automobilizmu zachęcają konstruktorów do znacznych wysiłków w kierunku uproszczenia i zmiejszenia wszelkich manipulacyj w prowadzeniu samochodu.

Oddawna już przeprowadzano próby z mechanizmami, mającemi na celu zautomatyzowanie sprzęgła, jednakże urządzenia te nie zdobyły sobie szerszego zastosowania ze względu na zbyt kosztowne wykonanie.

Jednym z ostatnich przyrządów do automatycznego włączania i wyłączania sprzęgła jest automat niemieckiego konstruktora Jander'a, który posiada szanse szerokiego rozpowszechnienia.

Jest to aparat, składający się zasadniczo z dwóch części, a mianowicie z urządzenia ssącego „Servo-vacuum" i przyrządu zaworowego.

Przyrząd ssący stanowi półcylinder, w którym na osi, umieszczonej równolegle do ściany prostej, porusza się skrzydło uszczelnione, wykonujące ruch podobny do ruchu wycieracza szyby w samochodzie.

Na końcu osi już poza właściwym cylindrem osadzona jest rolka z nawiniętą cienką stalową linką. Linka ta połączona jest z pedałem sprzęgła.

Cały przyrząd działa w ten sposób, że w chwili kiedy tłoki silnika wykonają najmniejszy ruch, w półcylindrze po jednej stronie skrzydła, połączonej z rurą ssącą silnika powstaje próżnia; skrzydło porusza się, a z nim również rolka, nawijając tem samem linkę stalową. Linka ta pociąga za sobą pedał sprzęgła, które jest wyłączone.

Przyrząd zaworowy połączony jest rurką z aparatem ssącym i ma na celu automatyczne włączenie sprzęgła z chwilą, gdy naciskamy akcelerator, względnie wyłączenie sprzęgła, gdy gaz zamykamy.

Cały aparat obmyślany jest w swych szczegółach w ten sposób, że sprzęgło oraz pedał sprzęgła pozostają nienaruszone na moment włączenia, lub wyłączenia sprzęgła. Pozatem można go dość łatwo wmontować do każdego samoch.

Jedną z nagłówniejszych zalet tego systemu jest fakt, że sprzęgło oraz pedał sprzęgła pozostają nieruszone na swojem miejscu i nie są niczem ograniczone w normalnem działaniu tak, że w razie zepsucia się automatu można jechać dalej w sposób zwykły, nie przerywając podróży.

Ta ostatnia okoliczność niewątpliwie powinna wpłynąć na to, że niejeden automobilista, który dotychczas nie mógł się zdecydować na żadne inowacje, ani też zasadnicze zmiany w swym samochodzie, obecnie przychyli się ku zastosowaniu automatu sprzęgłowego, który bądź co bądź przysparza nietylko wiele wygody, lecz też daje znaczne oszczędności na paliwie, gdyż działa zarazem jak „wolnobieg". G.

Na tle polityki olbrzymów samochodowych

Aby zrozumieć politykę i dążenia potentatów automobilowych, jakiemi są obok Forda olbrzymie koncerny samochodowe w Ameryce, należy poznać nieco statystyki.

W dniu 1 stycznia znajdowało się na całej kuli ziemskiej 31.929.952 samochodów, przyczem przyrost w ciągu roku 1928 wynosił 2.291.417 samochodów.

Ponieważ produkcja samochodów w roku 1928 wyniosła 5.372.741 wozów i cała została wykupiona, oznacza to, że przeszło połowa zeszłorocznej produkcji poszła na wymianę starych zużytych samochodów. Wynika z tego, że — nie licząc nowego zapotrzebowania — samo tylko utrzymanie istniejącego obecnie parku samochodowego na świecie wymaga rocznej produkcji około trzech miljonów samochodów, tyle bowiem wozów wychodzi rocznie z użytku.

Widzimy zatem, że przemysł samochodowy już dzisiaj posiada taki rynek zbytu wyłącznie w celu utrzymania w należytym stanie istniejącej ilości samochodów, że gdyby ani jeden nowy wóz nie przybył, mógłby ten przemysł pracować przy 60—70 procentowem uruchomieniu z roku 1928.

Ponieważ z drugiej strony ilość fabryk samochodowych prawie że się nie powiększa, z roku na rok maleje niebezpieczeństwo wielkich kryzysów w tej gałęzi produkcji.

Przesadne mniemanie o walkach

Jak się zdaje, ostra walka konkurencyjna pomiędzy General Motors a Fordem, o której tak dużo mówiło się jeszcze dwa lata temu, albo już wygasła, albo też wygaśnie w najbliższym czasie. Taktyka tych dwu olbrzymów produkcji samochodowej w Europie zdaje się wskazywać, iż za kulisami nastąpiło tam już porozumienie i dokonany został podział rynków. Ford działa na zachodzie Europy, General Motors w Europie Środkowej. Rynek polski np. jest przez Forda jakby zaniedbywany, a pogłoski o zamiarach Forda zbudowania fabryki w Polsce nie mają żadnych podstaw. Zato Rosja, a przynajmniej wielka część Rosji, przypadnie w udziale Fordowi. Wielka fabryka Forda w Moskwie, w której kapitale partycypować będzie rząd sowiecki, jest rzeczą zupełnie realną i — jak się zdaje — postanowioną. Ford wykazał olbrzymie zdolności pionierskie i on jest ojcem automobilizmu w Stanach Zjednoczonych. General Motors znakomicie umie rynek pogłębiać i wpełniać go. W Rosji potrzebna jest praca pionierska. Rozmiarami swemi Rosja przypomina obszar Stanów Zjednoczonych. Pionierskie talenty Forda będą mogły zajaśnieć tam w całej pełni.

Jeżeli współdziałanie pomiędzy Fordem a General Motors nie jest jeszcze faktem dokonanym, to jest to w każdym razie kwestja niedalekiej przyszłości. Nie jest bowiem do pomyślenia, aby te dwa olbrzymy trawiły swoje siły w walce konkurencyjnej.

Robotnik, rzemieślnik, urzędnik, rolnik, wielki przemysłowiec, wogóle wszystkie stany jednoczy Powszechna Wystawa Krajowa w Poznaniu.

Jedź i podziwiaj zbiorowe dzieło narodu polskiego!

Corso samochodowe na P. W. K.

Zapowiedziane na wtorek, 9. bm. corso samochodowe zostało z racji zjazdu Związku Ziemian przełożone na środę, 10. lipca. Z tego powodu zawody w polo na hippodronie poznańskim odbędą się w dniach 8 i 9 lipca.

Zorganizowania wspaniałej imprezy samochodowej podjął się Automobilklub Wielkopolski, wysuwając w skład jury jako prezesa p. hr. Stanisława Łąckiego, prezesa Automobilklubu Wlkp. i członków p. wojewodziną hr. Adolfową Bnińską, p. hr. Stanisławową Łącką oraz panów: dyr. Stefana Głowińskiego, senatora hr. Erika Kurnatowskiego, księcia Kaz. Lubomirskiego, hr. Adama Potockiego, gen. brygady Sochaczewskiego i hr. Wiktora Szołdrskiego. Corso samochodów ziemiańskich połączone jest z konkursem elegancji. Początek o godzinie 17-tej Miejscem arena widowiska P. W. K. Zapisy przyjmuje codziennie od godz. 9—18-ej Automobilklub Wlkp. za dołączeniem 20 zł. wpisowego i podaniem imienia i nazwiska właściciela samochodu, miejsca zamieszkania, marki fabrycznej samochodu, rodzaju karoserji, siły i numeru rejestracyjnego wozu.

W ciągu niedzieli zapisy przyjmuje portjer hotelu Bazar.

Z RUCHU SAMOCHODOWEGO

FINANSOWANIE PRZEMYSŁU SAMOCHODOWEGO W NIEMCZECH.

Fabryki automobilowe niemieckie Opel zakładają własny instytut rozrachunkowy i finansowy, który rozpocznie swą działalność już 1 lipca r. b. Instytut ten będzie kierowany przez fachowców amerykańskich i przekształcony w przyszłości na bank zakładów Opel. Założenie tego instytutu pozostaje w ścisłym związku z akcją finansową General Motors Co w tow. Opel. Jednocześnie planowane jest również założenie instytucji ubezpieczeniowej, która będzie działać jako własne tow. asekuracyjne z ogr. por. zakładów Opel i zajmie się ubezpieczaniem wozów firmy.

PSY NA SAMOCHODACH.

Pomysłowi Anglicy wprowadzili zwyczaj urządzania wyścigów psów, specjalnie do tego celu tresowanych. Psy takie przewożone są np. przez Syndykat Wyścigów w Clartown na ciężarowych samochodach Chevrolet, które dzięki dobremu resorowaniu chronią przyszłych psich zwycięzców od zmęczenia przed odbyciem wyścigu i oszczędzają siły psów, tak przecież cenne dla właścicieli psiarni wyścigowych.

Naturalnie, że wyścigi takie mają swego totalizatora, bez którego emocja widzów nie byłaby prawdopodobnie rozbudzona w odpowiednim stopniu.

NOWY NUMER „FORDZISTY". Ukazał się 5-ty zkolei numer „Fordzisty", o bogatej i interesującej treści. Dowiadujemy się z niego naprzykład, jak można określić wiek nowego wozu; osobny artykuł informuje o zamiarach Forda na arenie Sowietów; sprawie skandalicznych stosunków w szoferstwie wypowiada walkę inny artykuł, zapowiadający również prowadzenie na łamach „Fordzisty" czarnej listy szoferów. Wreszcie bogata serja niezwykle użytecznych informacyj i porad technicznych uzupełnia to wydawnictwo, przeznaczone dla szerokich rzesz samochodowych, które cenią swe wozy.

Handel i Przemysł Rowerowy

Organ Związku Mechaników Samodzielnych na Polskę Zachodnią

Przemysł rowerowy w Polsce

Do pomyślnie rozwijających się gałęzi naszego przemysłu należy przemysł rowerowy, który reprezentowany jest na P. W. K. w pawilonie 10 przez następujące zakłady przemysłowe: Fabryka Rowerów i Maszyn „Inventia“ Sp. Akc. w Poznaniu, Fabryka Rowerów i części rowerowych B. Wahren w Warszawie i Fabryka części rowerowych Kazimierz Lewandowski w Inowrocławiu. Fabryki powyższe wystawiają rowery oraz części rowerowe i zapasowe.

Przemysł rowerowy zasługuje na specjalną uwagę, gdyż zrodził się i rozwinął dopiero w ostatnich latach wojny handlowej z Niemcami. Wybitny znawca tej dziedziny przemysłu, p. inż. Bronisław Wahren, przedstawiciel grupy rowerowej przy Polskim Związku Przemysłowców Metalowych, w sposób następujący charakteryzuje sytuację ogólną na polskim rynku rowerowym:

— Stały i szybki wzrost konsumcji wewnętrznej, silny import zwiększający się równolegle ze wzrostem zapotrzebowania, słaby przemysł krajowy, rozwijający się bardzo wybitnie, jednakże w tempie znacznie powolniejszem, niż spożycie — oto cechy naszego przemysłu rowerowego. Cyfrowo charakterystyka ta przedstawia się następująco:

1) Zapotrzebowanie rynku w r. 1023 — 30.000 szt. rowerów,
Zapotrzebowanie rynku w r. 1928 — 120.000 szt. rowerów,
a więc wzrost czterokrotny zapotrzebowania.

2) Import całkowity w r. 1923 około 500 ton wartości w przybliżeniu 6.000.000 złotych,
import całkowity w r. 1928 około 2.600 ton wartości w przybliżeniu 30.000.000 złotych,
przyczem 93% importu jest pochodzenia niemieckiego, zaledwie zaś 7% francuskiego, angielskiego i innego. Import wzrósł pięciokrotnie.

3) Produkcja krajowa w r. 1923 — 8.00 szt. rowerów,
Produkcja krajowa w r. 1928 — 25.000 szt. rowerów,
a więc wzrost produkcji trzykrotny, przyczem faktyczny rozwój przemysłu krajowego datuje się dopiero od lat trzech mniejwięcej. Należy zauważyć, że wytwórczość krajowa rowerów pokrywa 40% zapotrzebowania.

W chwili obecnej posiadamy w kraju: 5 wytwórni większych, produkujących rocznie od 2 do 5 tysięcy sztuk rowerów każda, oraz około 5 wytwórni mniejszych, których produkcja roczna nie przekracza kilkuset sztuk. Ponadto szereg większych i mniejszych warsztatów montażowo-reparacyjnych, oraz liczny drobny przemysł chałupniczy. Z powyższych wytwórni większe reprezentują właściwy przemysł, wyrabiając całkowicie większość części składowych, rowerów z surowców pochodzenia krajowego, reszta zaś przeważnie zajmuje się montowaniem rowerów z części pochodzenia zagranicznego, wytwarzając w najlepszym razie tylko ramy i kierowniki rowerowe. Ogółem przemysł rowerowy, nie biorąc pod uwagę przemysłu pomocniczego, zatrudnia w chwili obecnej od 1.500 do 2.000 robotników i pracowników biurowych.

W roku ubiegłym, dzięki pomyślniejszej konjunkturze, naskutek zwaloryzowania ceł, fabryki krajowe znacznie powiększyły swą produkcję, ponadto przybyło parę nowych wytwórni, które zaczynają się pomyślnie rozwijać, przyczem daje się zauważyć pożądany objaw różniczkowania produkcji i specjalizacji odrębnych gałęzi, co jedynie może być podstawą racjonalnego rozwoju przemysłu rowerowego.

Głównem środowiskiem produkcji rowerów jest okręg warszawski, w przeciwieństwie do innych okręgów ,które chociaż są większymi konsumentami rowerów (Poznańskie, Górnośląskie, Pomorskie) — przemysłu takiego nie posiadały wcale. Jedyna wytwórnia rowerów w Poznaniu („Inventia“) powstała przed trzema laty, w Bydgoszczy (W. Tornow) w r. 1928. Natomiast w Warszawie mamy trzy większe fabryki (K. Lipiński, B. Wahren, F. Zawadzki), z których jedna (B. Wahren) egzystuje od r. 1893, dwie zaś pozostałe od r. 1915.

Poza wspomnianemi trzema właściwemi wytwórniami, produkującemi większość składowych rowerów, w okręgu warszawskim istnieje szereg warsztatów montażowych. Produkcja łączna tych wytwórni i warsztatów wyniosła w roku 1928 przypuszczalnie około 12.000 sztuk rowerów, wykonanych bądź całkowicie, bądź zmontowanych z części pochodzenia krajowego i zagranicznego. Stanowi to 50% całkowitej produkcji krajowej.

Wytwórnie warszawskie, jak dotąd, produkują rowery typu droższego, sportowe i luksusowe, podczas gdy poznańskie i pomorskie — typ tani dla użytku robotników itd. Stąd rowery warszawskie rozchodzą się po całej Polsce, natomiast okręg warszawski uzupełnia zapotrzebowanie na modele tańsze — drogą importu zagranicznego. W celu obniżenia kosztów produkcji w fabrykach rowerów, zwłaszcza w okręgu warszawskim dał się zauważyć w r. 1928 objaw różniczkowania i specjalizowania produkcji w wyrobie masowych pewnych części. I tak: jedna z fabryk uruchomiła masowy wyrób obręczy i kół rowerowych w skali takiej, że prawdopodobnie już w ciągu roku przyszłego będzie w stanie pokryć całe zapotrzebowanie przemysłu krajowego. Inna przystąpiła do masowej produkcji ram i kierowników itd. Zmiany te wymagają dużych wkładów pieniężnych i tempo ich dokonywania jest z konieczności ograniczone z powodu braku odpowiedniego kapitału. Należy zauważyć, że świeży kapitał prywatny b. niechętnie angażuje się w tę gałęź przemysłu, gdyż: 1) jest to przemysł wybitnie sezonowy — stąd konieczność produkcji na skład i niemożność szybkiej realizacji zysków, 2) mało rentowny — z powodu silnej konkurencji zagranicznej i braku należytej ochrony celnej, 3) oparty na sprzedaży ratowej, długoterminowej (10 do 12 miesięcy), przy bardzo niskiem oprocentowaniu kredytów i utrudnionem dyskoncie weksli ponad 3-miesięczne.

Dzięki zwaloryzowaniu stawek celnych, utrzymaniu wojny celnej z Niemcami (kontyngent na rowery kompletne obowiązuje nadal, wwóz części składowych — nieograniczony), konjunktury w roku 1928 dla rozwoju produkcji krajowej kształtowały się znacznie pomyślniej, niż w roku 1927, zwłaszcza od grudnia ub. r., od kiedy weszło w życie rozporządzenie, podnoszące cło na ramy rowerowe do wysokości pełnej stawki, jak za kompletne rowery. Wpłynęło to na wzmożenie produkcji.

Jeżeli chodzi o surowce, na jakich pracuje przemysł, są one prawie bez wyjątku krajowe — natomiast półfabrykaty w większości są pochodzenia zagranicznego. Należy podnieść, że półfabrykaty krajowe przy niskiej ochronie celnej z trudem wytrzymują konkurencję pod względem cen z zagranicznemi. To samo, w większym stopniu, da się zaobserwować przy cenach fabrykatów gotowych, które niejednokrotnie muszą być droższe od zagranicznych. Ma to jednak i swoją dobrą stronę, gdyż zmusza fabrykantów krajowych, chcących się utrzymać na rynku, do produkowania towaru pierwszorzędnej jakości i dostosowanego ściśle do warunków polskich, czego nie można powiedzieć o rowerach zagranicznych, aby usprawiedliwić nieco wyższą cenę (10 do 20%). Dlatego rowery markowe polskie przewyższają jakością zagraniczne — są one nabywane chętnie i popyt na nie wzrasta wraz z rosnącem zaufaniem do poważnych polskich firm. Naogół widoki rozwoju dla przemysłu rowerowego w Polsce przedstawiają się pomyślnie i przy pewnych warunkach mógłby nawet być podjęty eksport, zwłaszcza do Węgier, Turcji i państw bałkańskich i bałtyckich.

Najgłówniejsze nagrody

na VIII Międzynarodowym Raidzie Automobilklubu Polski w dniach 16—23 czerwca 1929 r. otrzymały czterocylindrowe powietrzem chłodzone samochody

TATRA

Nagrodę Ministra Spraw Wojskowych za największą regularność jazdy zdobył Jan Rypper na samochodzie Tatra. — Nagrodę dla zespołu fabrycznego trzech samochodów, które ukończą raid bez punktów karnych, zdobyli Vermirzowski, Bojanovsky i Chowaniec na samochodach Tatra. — Samochody Tatra były jedynem zepsołem, który ukończył Raid bez punktów karnych. — Złotą plakietę za ukończenie Raidu bez punktów karnych otrzymał inż. Rychter na najstarszym w Polsce samochodzie Tatra, który przeszedł dotąd 230.000 kilometrów.

Zastępcą samochodu Tatra-Auto jest Skład fabryczny: Poznań, ul. Kantaka 7. — Tel. 40-24.

Centrala Tatra-Auto sp. z o. o. Warszawa, Al. Jerozolimskie 14.

„Tatria"

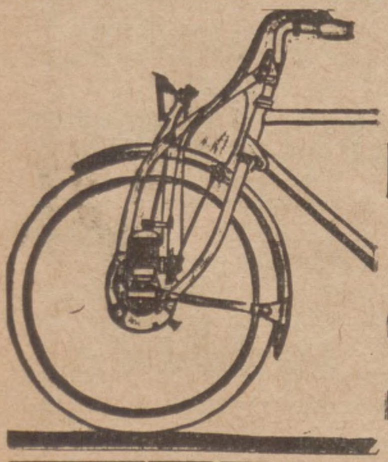
Sp. z o. odp.

Fabryka rowerów i części

Stęszew
pow. Poznań

Specjalność:
fabrykacja ram, obręczy i błotników do rowerów

7476

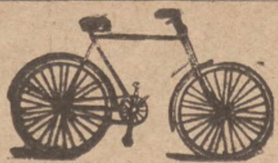


Najmniejszy i najlepszy

motor pomocniczy w świecie

Otto Mix

Poznań, ul. Kantaka 6a
Telefon 2396 7026



Rowery



Maszyny do szycia



Wirówki

Hurtownia Mechaników

Spółdz. Handl. z ogr. odp.

POZNAŃ

ul. Marszałka Focha 19.

Tel. 6973 i 6440

Adres telegr.: MECHANIKA

Sprzedaż tylko hurtownie składom rowerów i t. p.

7324



ROWERY

marki „Trianon" (Weltmeister Durabel) pod gwarancją wyrabia i dostarcza wszelkie części zapasowe do centryfug oraz rozmaite koła zębate 6451

PIOTR NOWACKI

Fabryka Centryfug i Rowerów

„HALKA"

Bydgoszcz, ul. Rycerska. Telefon 910



Hurtownia Rowerów

ST. WAWRZYNIAK Sp. z o. o.
POZNAŃ, Św. Marcin 44.

Najkorzystniejsze źródło zakupu rowerów, ram i wszelkich części rowerowych krajowych i zagraniczn.

7472

Wytwórnia Deczek Rowerowych

A. Urbaniak

Wolsztyn

7357



Jedyna Wytwórnia Deczek na całą Polskę

poleca deczki do rowerów czyli okrycia w rozmaitych gatunkach filcowych, skórzanych, pluszowych i t. p.

Wzór użytkowy zatw. przez Urząd Patent. za nr. 844 i nr. 1024

Naśladowanie będzie sądownie ścigane.

DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH

Apel do krajowych fabryk maszyn rolniczych

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji maszyn rolniczych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie — zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

WYDAWN. „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO".

O rozbudowę przemysłu maszyn rolniczych

W sprawie artykułu, który ukazał się pod powyższym tytułem w naszem piśmie z dn. 1. 6. w nr. 22, otrzymaliśmy ze sfer naszych Czytelników wyjaśnienie, które zamieszczamy z obowiązku sprawozdawczego dla możliwie dokładnego wyświetlenia kwestyi, dotyczących rozwoju przemysłu maszyn rolniczych w Polsce.

Zwiedzając P. W. K., mimowoli zwraca się uwagę na obszerny dział maszyn rolniczych, który jakkolwiek nie obejmuje wszystkich stosowanych w rolnictwie maszyn i narzędzi, to jednak wykazuje, że krajowe fabrykaty nie ustępują ani dobrocią wykonania, ani ceną, ani nawet różnorodnością typów wyrobom zagranicznym. Mimo bardzo trudnych warunków rozwoju, nasz przemysł potrafił w ciągu ubiegłego dziesięciolecia wykonać ogromną pracę i dziś śmiało może stanąć do walki z zagranicznemi fabrykami maszyn rolniczych, mimo trudnej nieraz sytuacji finansowej, nie pozwalającej na udzielanie nabywcom tak taniego i długiego kredytu, jaki mogą im dać wytwórcy zagraniczni.

Dla ułatwienia tak trudnej, a mimo to owocnej pracy, należy starać się zapoznać wszystkich zainteresowanych z właściwym stanem naszej wytwórczości krajowej, gdyż w przeciwnym razie będą oni siłą przyzwyczajenia wciąż jeszcze współpracowali z obcemi fabrykami.

Ponieważ zamieszczony w swoim czasie na łamach „Rynku Metalowego i Maszynowego" artykuł p. dr. Świeżawskiego niedostatecznie uwzględnia postępy naszego przemysłu i zawiera pewne nieścisłości, pozwalam sobie przytoczyć kilka uwag, dotyczących wyrabianych u nas, a nie uwzględnionych odpowiednio przez p. dr. Świeżawskiego maszyn.

1. Jakkolwiek siewników łyżeczkowych typu Melichara i Pracnera w Polsce nie wyrabiają to jednak wyrabiany przez Sp. Akc. H. Cegielski typ „Polonja", oparty na trybikowym systemie wysiewnym Siederslebena może być uważany za więcej uniwersalny od siewników łyżeczkowych.

Siewniki łyżeczkowe pracują dobrze tylko na idealnie równym terenie, zaś siewniki „Polonja" mogą pracować jak na terenach równych, tak i na pagórkowatych. Również sprawnie w naszych warunkach pracować mogą siewniki masowo wyrabiane przez firmę „Unja" w Grudziądzu.

Sp. Akc. H. Ciegielski, jak mi wiadomo, stale powiększa produkcję siewników „Polonja" i przystosowuje je do zapotrzebowania kraju.

Siewniki wyrobu Melichara i Pracnera już nie jakością przewyższają wyroby krajowe, ale w pewnym stopniu dotychczasowem przyzwyczajeniem naszych sfer rolniczych i daleko idącemi warunkami kredytowemi, na jakie przemysł krajowy niestety pozwolić sobie nie może.

2. Małych młocarń kieratowych wyrabia się w Polsce bardzo dużo (Sp. Akc. H. Cegielski w Poznaniu, Sp. Akc. M. Wolski i Ska. w Lublinie, Wacław Moritz w Lublinie, Sp. Akc. „Kraj" w Kutnie, Leon Czarliński w Ostrowie Wielkopolskim i szereg innych) tak, że mogą one zaspokoić całkowicie zapotrzebowanie naszego rolnictwa. Można twierdzić poza tem, iż produkcja tych młocarń jest nawet zaduża i w ostatnich latach została nieco przez fabryki krajowe zredukowana.

Odczuwa się tylko dotąd brak młocarń do zapędu motorowego, zajmujących stanowisko pośrednie między małemi młocarniami do zapędu maneżowego a dużemi młocarniami do zapędu parowego. Ostatnio jednak produkcja młocarń motorowych w kraju została rozszerzona (Sp. Akc. M. Wolski i Ska. w Lublinie), a Sp. Akc. H. Cegielski wypuściła w tym roku na rynek typ takiej młocarni pod marką „Rekord", okazowa sztuka znajduje się na Powszechnej Wystawie Krajowej.

3. Wialń i młynków włościańskich krajowe fabryki produkują również b. dużo (Sp. Akc. M. Wolski i Ska. w Lublinie, Zjednoczenie Polskich Fabryk Maszyn w Warszawie, Nitsche i Ska. w Poznaniu i wiele innych). Sam oddział firmy „Unja" w Chełmnie wypuszcza rocznie po kilka tysięcy sztuk tych maszyn. Brak tylko w kraju wialń doskonalszych, stosowanych w większych gospodarstwach, jak wialnie firmy Bracia Roeber itp. wyrabiane w Polsce w ilości niedostatecznej.

4. Brony talerzowe są wyrabiane nie przez firmę „Unja" w Grudziądzu, ale przez Sp. Akc. H. Cegielski w Poznaniu. Produkcja tych bron przewyższa nawet podobno narazie ich zapotrzebowanie, a są one znacznie tańsze od bron talerzowych amerykańskich i wogóle zagranicznych.

Artykuł p. Świeżawskiego przechodzi nad tą produkcją rodzimą zupełnie do porządku dziennego. Należy to sprostować, gdyż choćby krótki tylko przegląd działu maszyn rolniczych na P. W. K. przekona każdego o nieścisłości wywodów autora.

Z. W.

Najkorzystniejsze źródło zakupu dla odsprzedających

Selektor fabryki Hofherr-Schrantz-Clayton-Schuttleworth

Badania i doświadczenia praktyczne.

(Ciąg dalszy)

Gdy więc ziarno selekcjonowane znajduje się w pewnym punkcie stołu selekcyjnego, a ten wykonywa ruch posuwisty na prawo naprzykład, to i ziarno musi poruszyć się w tym samym kierunku. Gdy stół dojdzie do swego skrajnego prawego położenia i zacznie cofać się wstecz, to ziarno, wskutek nabytej energji kinetycznej, będzie dążyć do dalszego ruchu na prawo. Nabyta przez ziarno energja kinetyczna jest wprost proporcjonalną do jego masy i do kwadratu jego prędkości.

Z tego wynika, że im większa masa ziarna, tem większa jest jego energja kinetyczna, ale zważywszy, że ze wzrostem masy ziarna wzrasta jego początkowa bezwładność, oraz mogą zwiększyć się opory tarcia (zależne coprawda i od kształtu ciała), więc w rezultacie otrzymamy zmniejszenie przyspieszenia, a zarazem prędkości końcowej ziarna. Ponieważ zaś wartość energji kinetycznej zmienia się do proporcjonalnej zmiany prędkości w kwadracie, więc widzimy, że przeważający wpływ na wielkość energji kinetycznej wywiera prędkość poruszającego się ciała.

Ziarno o większej masie będzie posiadać mniejsze przyspieszenie, a więc i mniejszą chyżość końcową, wskutek tego przejdzie krótszą drogę od punktu początku ruchu, a ziarno o mniejszej masie, posiadające większą prędkość, przejdzie dalszą drogę. Tymczasem stół wykonywuje ruch wsteczny, a lżejsze ziarno, które nie zdążyło jeszcze się zatrzymać w swym poprzednim ruchu, zderza się z poprzeczną zygzakowatą ścianką stołu pod pewnym kątem względem normalnej, przeprowadzonej do płaszczyzny stołu.

Ziarno o większej masie, a więc podlegające większym oporom tarcia, zatrzyma się szybciej i tem samem uniknie zderzenia ze ścianką przegródki. Ziarno o mniejszej masie, po odbiciu się o ściankę przegródki, cofnie się pod pewnym już innym kątem względem normalnej. Gdyby ścianki przegródek i dno stołu były idealnie gładkie, a ziarno posiadało kształt idealnie kulisty, natenczas kąt odbicia równałby się kątowi zderzenia Ψ. Z cofającym się ruchem ziarna współdziała wsteczny ruch stołu selekcyjnego. Ziarno, odbiwszy się, zacznie poruszać się w nowym kierunku zygzakowato posuwistym i t. d. W ten sposób — zgodnie z prawem fizyki — wytwarza się następująca sytuacja: ziarna cięższe, nie odbijając się o poprzeczne zygzakowate przegrody, poruszają się tam i z powrotem zgodnie z kierunkiem ruchu stołu, natomiast ziarna o mniejszej masie (mniejszym ciężarze właściwym), wskutek uderzeń o poprzeczne ścianki, posuwają się zygzakami powoli ale stale w kierunku prostopadłym względem ruchu stołu. Jeżeli teraz nachylimy nieco płaszczyznę stołu nabok, wtedy obydwa rodzaje ziarn o większej i mniejszej masie (większym i mniejszym ciężarze właściwym), znajdą się w sytuacji ciał, podlegających działaniu równi pochyłej. Większa szybkość poruszania się, oraz odbijanie od poprzecznych zygzakowatych ścianek, powodują, że ziarna o mniejszej masie będą poruszać się wciąż ku górze nachylonego stołu, a ziarna o większej masie będą stopniowo zygzakami opuszczać się na dół wzdłuż pochyłej płaszczyzny stołu. W ten sposób osiąga się oddzielenie ziarn o większej masie (większym ciężarze właściwym) albo, jak to się mówi potocznie, oddzielają się ziarna „pełniejsze" od „pustych" lub „mniej pełnych".

Jasne jest, że przy zwiększaniu nachylenia stołu selekcyjnego, zwiększa się zarazem stopień działania równi pochyłej, a tem samem coraz mniej ziarn będzie poruszać się ku górze, a coraz więcej przesuwać się na dół. Na tem właśnie polega regulacja jakości otrzymywanego nasiennego ziarna. Chcąc np. otrzymać jaknajbardziej wyborowe nasienne ziarno, musimy nadać stołowi jak najmniejsze nachylenie, jeżeli zaś zadawalniamy się nieco mniejszemi wymaganiami, to zwiększamy nachylenie stołu. W pierwszym wypadku otrzymamy mniejszą wydajność maszyny, ponieważ część „pełnego" ziarna odejdzie razem z lichszem ku górze, a w drugim wydajność się powiększy, ale zato razem z „pełnemi" ziarnami dostaniemy pewien procent i mniej pełnych. Aby więc oddzielić jak najwięcej „pełnych" ziarn, należałoby może przepuścić przez maszynę po raz drugi odchodzące ku górze ziarna, przyczem stół selekcyjny powinien być przez cały czas pracy ustawiony bez zmiany, możliwie pod najmniejszym kątem nachylenia. W ostatnim wypadku zużywa się wprawdzie więcej siły pociągowej, ale gdy chodzi o otrzymanie wyborowego nasiennego ziarna, wtedy musimy się pogodzić ze stratą za zwiększony napęd.

Ponieważ jakość i ilość otrzymywanego ziarna zależą od stopnia nachylenia stołu selekcyjnego, więc z tego widać, że uregulowanie położenia stołu jest bodaj najważniejszą częścią obsługi selektora. Obsługujący monter musi po pewnym czasie nabrać „wyczucia" nastawiania, a wtedy mniej czasu i zboża traci się na odpowiednie przygotowanie maszyny do pracy. Jak już raz wspominałem, po odpowiedniem uregulowaniu stołu selekcyjnego dla danego rodzaju zboża, selektor może sortować bez zmian nachyleń wielkie ilości tego samego materjału.

Próba, przeprowadzona przy nas zanieczyszczoną pszenicą, dała zupełnie zadawalniające wyniki.

(Ciąg dalszy nastąpi)

Położenie przemysłu maszyn rolniczych w Lubelskiem

Zbyt krótki czas trwania tegorocznej kampanji wiosennej, jak również niebywały brak gotówki u rolników, nie pozwoliły na dostateczne rozwinięcie się akcji sprzedaży maszyn i narzędzi rolniczych. Pozatem z powodu wspomnianej ciasnoty pieniężnej, w braku gotówki i niemożności zdobycia kredytu, gdyż chociaż żniwa zapowiadają się dobrze, to jednak ceny zboża i produktów rolnych wcale nie przepowiadają lepszych dochodów, sezon latowy idzie dotychczas miernie bardzo, a jesienny również stoi pod znakiem zapytania. W takich stosunkach przemysł i handel maszyn i narzędzi rolniczych przeżywa krytyczny okres, a nasze fabryki z troską patrzą w niewesołą przyszłość.

Te same trudności w spotęgowanej mierze odczuwają przemysły maszyn i narzędzi rolniczych w dzielnicach czysto lub przeważnie rolniczych jak Wołyń, Polesie itd.; odczuwają one te trudności w większej mierze, gdyż nastawione są na produkcję nie uniwersalną, a specjalną pewnych tylko maszyn i narzędzi, których pozbywać się nie mogą w wszystkich sezonach ani na innych rynkach, oprócz lokalnego.

W takiem położeniu np. znajduje się przemysł maszyn rolniczych w województwie lubelskiem. Za „Gazetą Handlową" podajemy opis tego stanu, właśnie, że odpowiada on faktycznymu stanowi przemysłu maszyn rolniczych i narzędzi także w innych województwach i w całym kraju wogóle.

„Sezon wiosenny, czytamy w wspomnianym piśmie, w roku bieżącym zawiódł. Na składach pozostały duże zapasy pługów, bron, siewników, kultywatorów itp. Konjunktura na sezon jesienny, dla którego przeważnie pracuje przemysł lubelski, przedstawia się również niepomyślnie. W latach ubiegłych w ciągu maja i czerwca napływały zwykle liczne zamówienia a młocarnie, wialnie, kieraty i sieczkarnie i o tej porze fabryki miały już sytuację wyjaśnioną, były w możności do pewnego stopnia skalkulować rozmiary produkcji, oraz sposób jej sfinansowania.

W roku bieżącym sytuacja jest dotychczas niejasna. Zamówienia napływają w b. ograniczonej ilości, rolnicy wstrzymują się ze sprzedażą zboża ze względu na jego niską cenę i nie spieszą się z robieniem zamówień, odkładając to w najlepszym razie na później.

Z drugiej strony składnicy maszyn rolniczych, nie otrzymując nowych zamówień i nie wyprzedawszy towaru wiosennego, wywierają na fabryki silny nacisk w kierunku prolongowania dotychczasowych zobowiązań wekslowych. Te prolongaty zapełniają fabrykom kredyty bankowe, tak, że weksli, wynikających z nowych transakcyj, jakkolwiek ich jest niewiele, niema gdzie lokować. W ten sposób fabryki cierpią jednocześnie na brak materjału wekslowego i brak dyskonta.

Jednocześnie magazyny fabryczne są przepełnione, a tempo produkcji zamiast, jak zwykle o tej porze, zwiększać się, słabnie.

Logiczną konsekwencją tego stanu i najprostszem wyjściem dla fabryk byłoby zahamować dalszą produkcję i zwolnić większość personelu; ale fabryki pragną uniknąć tej ostateczności a to zarówno ze względów społecznych, jak i handlowych.

Możliwem jest bowiem, że sezon jesienny po zbiorach nagle się ożywi, będzie krótki, ale gwałtowny. Jeżeli wówczas fabryki nasze nie będą miały na składach dostatecznej ilości towaru, nietylko stracą sezon, ale umożliwią ekspansję na naszym rynku fabrykom zagranicznym ze szkodą dla bilansu handlowego, a więc dla ogółu obywateli i dla Państwa.

W tej trudnej sytuacji fabryki zdają sobie sprawę z ogromu odpowiedzialności, nie mogą jednak przy swych wielkich kosztach handlowych, wobec słabszej gotówkowo zdolności płatniczej odbiorców, małej ilości nowych zamówień i szczupłości kredytów bankowych o własnych siłach dalej pracować na skład.

Jest tedy rzeczą wprost nieodzowną, żeby banki państwowe i prywatne przyszły fabrykom z pomocą, umożliwiły im sfinansowanie dalszej produkcji i przetrwanie do sezonu jesiennego. W interesie zarówno rzeszy robotniczej, jak i w interesie ogółu jest, aby fabryki te przetrwały niepomyślny moment i spełniły w ten sposób swą społeczną i gospodarczą rolę."

Cło na maszyny rolnicze a interesy krajowej produkcji rolniczej

Nie ulega wątpliwości, że ogólny zastój gospodarczy i finansowy, do których ostatniemi czasy dołączyło się światowe przesilenie na targu zbożowym, tamuje i przy dalszem trwaniu tamować będzie normalny rozwój handlu maszynami rolniczemi i że w pierwszym rzędzie podniesienie siły konsumcyjnej rolnika jest istotnym warunkiem normalnego rozwoju handlu maszynami rolniczemi. Drogi jednak, prowadzące do ogólnej poprawy stosunków, są zbyt dalekie, a fatalny stan rolnictwa wymaga środków zapobiegawczych szybkich i radykalnych.

Jednym z tych sposobów poprawy jest zniesienie, lub przynajmniej złagodzenie tych zapór celnych, które w formie wysokich, prohibicyjnych stawek celnych odgrodziły nasz kraj od zagranicy. Wymaga tego bezwzględnie usprawnienie naszego rolnictwa pod względem technicznym, będące dzisiaj nieodzownym warunkiem prawidłowej, nowoczesnej, zdolnej do eksportu produkcji rolnej, wymaga koniecznie zniżenia stawek celnych na maszyny rolnicze, zwłaszcza gdy chodzi o maszyny w kraju wcale niewyrabiane, lub wyrabiane w niedostatecznej ilości.

Pomijam drożyznę maszyn rolniczych wywołaną wysokiemi kosztami wwozu, a w pierwszym rzędzie wysokiemi cłami. Maszyny rolnicze kosztują u nas o 20 proc. drożej, niż zagranicą, lecz rolnicy obracający w najlepszym razie raz do roku, a często, bo w czasie nieurodzaju, raz na dwa lata swoim kapitałem, zdani są także w dziedzinie środków produkcji, jak nawozy, maszyny, na długoletni kredyt towarowy.

To też w dziedzinie handlu maszynowego wytworzyły się normy kredytu w innych gałęziach nieznane i często niepojęte. T. zw. komplety młocarniane, wartości około 12—16 000 złotych (w złocie) sprzedawane były przed wojną na spłaty 3—5-letnie mniejsze maszyny wartości około 1 000 zł często na dwuletni kredyt. Takich lub przynajmniej w przybliżeniu tak długich kredytów, potrzebuje dzisiaj rolnictwo, a takich kredytów udzielić im może i często chce udzielić jedynie zagranica.

Niestety, wysokie stawki celne czynią ten import w przeważnej części niemożliwym, a to z dwóch powodów: nietylko dlatego, że podrażają maszyny w sposób, czyniący ich nabycie w wielu wypadkach nieopłatnem, lecz także dlatego, że pozycja kosztów frachtu i cła jest z natury rzeczy gotówkowa i nie może podlegać kredytowi.

Cło obliczone w stosunku do wartości sprzedażnej maszyn wynosi np.:

na lokomobilach rolniczych około	50 proc.
na motorach rolniczych około	60—80 proc.
na młocarniach rolniczych około	30—40 proc.
na siewnikach rolniczych około	30 proc.

i t. d.

Jeżeli dodamy do tego uboczne koszty sprowadzenia i frachtu, wynoszące również około 10 proc., podatek obrotowy 2 proc., koszty stemplowe itd., z łatwością obliczymy, że z ceny sprzedażnej około 30 do 50 proc. przypada na koszty cła i frachtu.

Wytwarza się zatem ten niezdrowy stan rzeczy, że rolnik, nabywając maszynę i płacąc za nią gotówką 30—40 proc. ceny, opłaca jedynie koszta skarbowe i rządowe, a nie wynagradza jeszcze ani groszem ani wartości samej maszyny, ani też innych kosztów fabrykanta lub kupca.

W rzeczywistości jednak opłata zgóry nawet tej części kupna jest w dzisiejszych warunkach dla rolnika, który maszynę potrzebuje do uprawy, zbioru lub młocki, a rozporządza gotówką dopiero w kilka miesięcy po zbiorach, przeważnie niemożliwa i tylko daleko idące obniżenie stawek celnych, względnie zrównanie ich z niższemi prawie o połowę stawkami zagranicznemi przyczyniłoby się i umożliwiłoby rolnictwu korzystanie w pełni z daleko idącego kredytu towarowego, gdyż odpadłyby niestosunkowo wysokie, a niezbędne wkłady gotówkowe na cło, etc.

Jestem przekonany, że drobne niekorzyści, jakieby z obniżenia ceł ponieść mogły krajowe fabryki, z których zresztą niektóre ochrony celnej wogóle nie potrzebują, a niektóre mimo ceł prohibicyjnych ledwie wegetują, zostałyby sowicie wyrównane olbrzymiemi korzyściami, odniesionemi przez rolnictwo, a usprawnienie produkcji rolnej i możność większego i sprężystego eksportu produktów rolnych wypełniłyby w krótkim czasie luki, powstałe ze wzmożonego importu maszyn rolniczych w naszym bilansie handlowym. („Gaz. Handl.")

Dr. Osw. Buber.

Zagadnienie czasu pracy w przemyśle budowlanym

Wykluczający z natury swej pracę na woln. powietrzu i pod gołem niebem w czasie silnego zimna, mrozów i niepogody, przemysł budowlany często znajduje się w fizycznej niemożności wykorzystania jak należy dobrej konjunktury. Niespodziewanie z powodu zmian atmosferycznych zawierać musi i przerywać prace najpilniejsze, a o skończeniu prac w terminie oznaczonym mowy już być nie może, chyba że zmudzony czas wynagradza się nadgodzinami lub pracą nocną, co znów podnosi znacznie koszty budowy. Potrzeba więc nagląca zmusza przemysł budowlany do pracy dłuższej w dobrej porze roku, aby podołać swym zadaniom.

Mimo to na całym świecie, a u nas w Polsce więcej może aniżeli w któremkolwiek innem państwie europejskiem, działalność przemysłu budowlanego a raczej zagadnienie czasu pracy w przemyśle budowlanym łączy się ściśle z zagadnieniem społecznem zaspokojenia głodu mieszkaniowego.

Temat ten omawiany jest w „Życiu Gospodarczem" w osobnym artykule, tak jak niżej podajemy.

* * *

„Praca w przemyśle budowlanym zależna jest nietylko od ogólnych i specyficznych warunków gospodarczych, ale również w silnym stopniu od czynników naturalnych — klimatycznych. W Polsce czas pracy w przemyśle budowlanym uregulowany jest tą samą ogólną ustawą o czasie pracy, przewidującą sztywną zasadę 46-godzinnego tygodnia pracy, podobnie jak w innych gałęziach przemysłu nieulegających wpływom klimatycznego sezonu. Według obliczeń przeprowadzonych na podstawie danych Państwowego Instytutu Meteorologicznego, w ciągu roku przeciętnie 81 dni deszczowych lub mroźnych nie nadaje się do pracy przy budowie.

W ten sposób robotnik fabryczny pracuje rocznie 2.288 godzin (52 tygodnie po 46 godzin tygodniowo mniej 13 dni świąt po 8 godzin), podczas gdy robotnik budowlany pracuje tylko 1.667 godzin (2.288 godzin mniej, dni deszczowe i mroźne 81×7.66).

Stan ten wytwarza:

I. Nieprodukcyjną stratę dla dorobku gospodarczego kraju poważnej ilości godzin pracy w ciągu roku, wskutek czego robotnik budowlany zarabia mniej niż robotnik fabryczny, a w sezonie martwym staje się ciężarem dla życia gospodarczego, korzystając z zapomóg, ubezpieczenia lub zasiłków państwowych.

II. Że budowa domu trwa dłużej niźli to mogłoby mieć miejsce, gdyż przy budowie może być zatrudniona tylko ograniczona liczba robotników. Zwiększa to koszty administracyjne i powoduje stratę na oprocentowaniu kapitału uwięzionego nieprodukcyjnie przez dłuższy niżby należało okres czasu.

Zaznaczyć należy, że praca na dwie zmiany w budownictwie napotyka na wielkie trudności zarówno ze względu na dostawę materjałów, nadzór i t. p. jak też i ze względu na warunki świetlne oraz brak w okresie największego natężenia ruchu budowlanego wykwalifikowanych robotników na rynku pracy, co przejawiło się w ostatnich latach, jeśli chodzi o większe ośrodki miejskie.

W roku bieżącym wyjątkowo ciężka zima wytworzyła szczególnie trudne warunki dla przemysłu budowlanego. Sezon budowlany rozpoczął się z wielkiem opóźnieniem, tak, że z 1667 godzin pracy, które przypadają na robotnika w przemyśle budowlanym, wykorzystane być może tylko niespełna 1000 godzin.

Ustawodawstwo zagraniczne ujmuje zagadnienie czasu pracy w budownictwie zasadniczo odmiennie niż u nas.

Ustawodawstwo zagraniczne nietylko przewiduje większą ilość dni roboczych niż w Polsce oraz w poważnej ilości wypadków dłuższy dzień pracy, lecz również stwarza dla przemysłu budowlanego możliwości wyjątkowo mające na celu jak najlepsze wykorzystanie sezonu.

Tak np. we Francji i w Belgji obok ustaw ogólnych, pozwalających na odrabianie straconych godzin pracy wskutek warunków klimatycznych, istnieją przepisy specjalne dla budownictwa w okręgach dotkniętych wojną (ustawa francuska z dnia 23. IV. 1919 r. i rozporządzenie wyk. z dnia 30. I. 1924 r. oraz ustawa belgijska z dnia 14. VI. 1921 r. i dekret królewski z dnia 26. V. 1922 r.).

W Italji, gdzie obowiązuje 9-godzinny dzień pracy, istnieją również przepisy specjalne dla przemysłów sezonowych, pozwalające przemysłowi budowlanemu w ciągu 4 miesięcy pracować 10 godzin dziennie, a 60 godzin tygodniowo (dekret z dnia 15 .III. 1923 r. i rozporz. wyk. z dnia 10. IX. 1923 r., oraz dekret z dnia 30. VI. 1926 r.).

W Niemczech przemysły sezonowe w okresie napięcia sezonu mogą pracować do 10 godzin dziennie z tem, aby w okresie osłabienia sezonu czas pracy był skrócony i przeciętnie w ciągu roku nie przekraczał 8 godzin dziennie (rozp. z dnia 9. IV. 1927 r.).

W Austrji w czasie sezonu praca w budownictwie może trwać 58 godzin tygodniowo (ustawa z dnia 17. XII. 1919 r. i rozp. wyk. z dnia 27. VII. 1920 r.).

W Czechosłowacji dla przemysłów sezonowych oznaczona jest liczba godzin na tygodnie (192 godz.) z rozkładem na dni pracy, aby mogły być pokryte straty, wynikłe z niepogody (ustawa z dnia 19. XII. 1918 r. i rozp. wyk. z dnia 11. I. 1919 r. oraz zarządzenie z dnia 21. III. 1919 r.).

Również specjalne przepisy dla przemysłów sezonowych posiada Szwecja (ustawa z dnia 4. VI. 1926 r.) oraz Holandja (ustawa z dnia 1. II. 1919 r. i 20. V. 1922 r.) i t. p.

Jeśli się doda, że i w Wielkiej Brytanji, gdzie niema specjalnych przepisów ustawowych ograniczających czas pracy, obie strony drogą umów zbiorowych ustaliły czas pracy, dłuższy w najlepszym okresie sezonu budowlanego niż normalny, to można stwierdzić, że wszystkie przemysłowe państwa Europy tworzyły drogą ustawowych przepisów o czasie pracy jak najlepsze możliwości dla rozwoju ruchu budowlanego. Troska o rozwój budownictwa zaznacza się szczególnie w krajach zniszczonych wojną — Francji i Belgji, w których zresztą warunki mieszkaniowe są znacznie korzystniejsze niż u nas.

Należy dodać, że większość tych państw posiada klimat łagodniejszy i nie odczuwa tak dotkliwie wpływu niepogody na możność prowadzenia prac budowlanych.

Obecnie obowiązująca w Polsce ustawa o czasie pracy z dnia 18. III. 1919 r. otwiera możliwości przeprowadzenia reformy w przemyśle budowlanym. Artykuł 6 d wspomnianej ustawy przewiduje, że: „w wypadkach spowodowanych koniecznościami narodowemi może być z decyzji Rady Ministrów wydane rozporządzenie dozwalające przedłużyć czas pracy w każdym dniu tygodnia w poszczególnych zakładach lub kategorjach tychże — za każdym razem nie dłuższy niż trzy-miesięczny.

Budowa mieszkań — zaspakajanie głodu mieszkaniowego jest niewątpliwie koniecznością narodową, tembardziej, jeśli się weźmie pod uwagę, że przemysł budowlany został do-

tknięty klęską w postaci długiej i ciężkiej zimy. Reforma zagadnienia czasu pracy może być przeto przeprowadzona drogą szeregu rozporządzeń opartych na wspomnianej ustawie.

Istota reformy czasu pracy w przemyśle budowlanym winna zapewnić możliwość czasu pracy według następującego rozkładu rocznego:

od 15. III. do 14 X. po 10 godzin dziennie
od 15. X. do 31. X. po 9 godzin dziennie
od 1. XI. do 20 XI. po 8 godzin dziennie
od 21. XI. do 15. I. po 7 godzin dziennie
od 1. II. do 14. III. po 9 godzin dziennie.

Cel ten można osiągnąć:

a) przez wyznaczenie drogą rozporządzeń kontyngentu rocznego godzin dodatkowych w liczbie conajmniej 400, rozłożonych odpowiednio na poszczególne kwartały w zależności od ogólnych warunków klimatycznych;

b) przez ustalenie drogą trzech rozporządzeń możności i odrabiania straconych wskutek niepogody godzin pracy w ciągu 9 miesięcy sezonu budowlanego (z oznaczeniem maksymalnej granicy czasu pracy dziennej);

c) przez ustalenie drogą rozporządzeń specjalnego rozkładu czasu pracy w przemyśle budowlanym.

Światowa podaż i konsumcja drzewa

Zużycie drzewa na głowę ludności, włączając drzewo opałowe, różni się znacznie w poszczególnych państwach, w zależności od położenia geograficznego, rozwoju przemysłu i krajowych bogactw leśnych. Dla całego świata przeciętna konsumcja drzewa na głowę ludności wynosi około 1 m³ (33.315 stop³), ogółem konsumcja 1.600 miljonów m³ rocznie.

Wielkość konsumcji czyni koniecznem zrewidowanie możności zaspakajania potrzeb w takich rozmiarach w latach następnych. Przestrzeń lasów na kuli ziemskiej jest podzieloną według kontynentów następująco:

	Proporcja przestrzeni leśnej w stosunku do światowej przestrzeni leśnej.	W miljonach hektarów.
Azja	28%	840
Południowa Ameryka	28%	840
Północna Ameryka	19%	575
Afryka	10,7%	320
Europa	-0,4%	310
Australja	3,9%	115
	100,0%	3.000

Powyższe zestawienie jednak jest nieścisłe z punktu widzenia handlu drzewem. Dla handlu podzwrotnikowe twarde drzewo ma małe znaczenie, miękkie zaś drzewo rodziny iglastych odgrywa główną rolę. Dlatego też dystrybucja lasów iglastych na poszczególne kontynenty ma zasadnicze znaczenie.

	Procent światowej przestrzeni lasów iglastych
Północna Ameryka	40%
Azja	33%
Europa	22%
Południowa Ameryka	4%
Afryka i Australja	1%

W oszacowaniu bogactwa drzewa poszczególnych kontynentów cokolwiek inny obraz osiągniemy, gdy się zważy zalesienie i roczny przyrost drzewa. Zalesienie wynosi:

	na hektar metrów³	Ogółem miljonów metrów³
w Europie	2.00	600
w Azji	0.25	350
w Północnej Ameryce	—	—
w Południowej Ameryce	—	—
w Afryce	0.05 — 0.10	65 — 130

Ogólne światowe roczne zalesienie wynosi około; 1.100 milj. m³.

Poprzednio już było zaznaczonem, że roczna konsumcja sięga 1.600 m³, przeto przewyższa ona roczne zalesienie najmniej o 500 miljonów m³, t. j. w przybliżeniu o 50%.

W Europie, dzięki zorganizowanej gospodarce leśnej, roczne ścięcie drzewa równa się prawie zalesieniu. Północna Ameryka zaś, włączając Kanadę, ścina rocznie prawie 800 milj. m³ czyli około 6 razy więcej, niż zalesia; Stany Zjednoczone konsumują rocznie 680 milj. m³, a roczne zalesienie wynosi tylko 120 milj. m³.

Ilość rosnącego drzewa w Stanach Zjednoczonych jest oszacowana na 20.000 milj. m³. Różnica zaś pomiędzy konsumcją i zalesieniem wynosi rocznie około 560 milj. m³. Zestawienie powyższe wymownie wskazuje na to, że o ile obecna rabunkowa gospodarka nie zostanie ograniczoną, w ciągu czterdziestu lat ostatni hektar lasu będzie ścięty.

Niemożliwą jest rzeczą ograniczyć w Ameryce roczne ścięcie do rozmiarów rocznego zalesienia, jeżeli się nawet przypuści, że w przyszłości nadwyżka ścięcia w Północnej Ameryce zostanie zredukowana z sześciokrotnej do trzykrotnej różnicy w stosunku do zalesienia, to nawet wówczas roczny niedobór wyniesie 400 milj. m³.

Jakie kraje mogłyby zaspokoić ten brak? Jest tylko jedno państwo z ogromnemi naturalnemi bogactwami drzewa miękkiego — Rosja. Z Rosji Europejskiej i Azjatyckiej ogólna teoretyczna liczba eksportu mogłaby sięgnąć rocznie 240 milj. m³. Trudno jest jednak obliczyć jak rychło, nawet przy najbardziej sprzyjających warunkach, lasy Syberyjskie zostaną udostępnione eksploatacji przez zbudowanie kolei i unormowanie warunków pracy robotnika.

Konsumcja użytkowego drzewa w najważniejszych pod tym względem państwach, jak U. S. A., Anglja, Niemcy, Francja, Włochy i Belgja, wynosi dwie trzecie światowej konsumcji, wzrastała ona w tych krajach w ciągu ostatnich 30 lat o jakie 1,5 procent rocznie, czyli, że w ciągu lat 50 konsumcja podwaja się. Jeśli rozwój konsumcji będzie postępował w tym samym stopniu, roczne światowe zapotrzebowanie drzewa wyniesie około 3.000 milj. m³ w roku 1970 i na schyłku dwudziestego wieku około 5.000 milj. m³.

Ogólne zalesienie w tym czasie, nawet przypuszczając, że lasy całej Europie i Rosji Azjatyckiej będą prowadzone według naukowej organizacji, wystarczy tylko w najlepszym razie, by pokryć jedną trzecią zapotrzebowania i ogólny zapas rosnącego drzewa w Rosji i Syberji wystarczy tylko, by pokryć dwadzieścia razy roczną światową konsumcję. Jest sprawą jasną, że stały wzrost ludności, rozwój handlu w rezultacie zwiększy konsumcję drzewa w rozmiarach poprzednio ustalonych i wówczas lasy na kuli ziemskiej znikną w ciągu 100 lat. Stajemy obecnie przed ciekawem zagadnieniem, w jaki sposób potrafimy zastąpić drzewo i w jakim stopniu Polska wykorzysta swoje bogactwa lasów?

W. Bielecki.

Jedź na PWK., — bo to Twój obowiązek narodowy!

Badanie procesów produkcji w przemyśle dyktowym

Przemysł dykt klejonych, jako jedno z odgałęzień drzewnego przemysłu przetwórczego, istniejące stosunkowo niedawno, nie posiada jeszcze metod pracy, opartych na badaniach naukowych i racjonalizowanych długoletnią praktyką, tem więcej, że różnorodność gatunków surowca, używanego w tym przemyśle, przemawia za tem, żeby z daleko idącą ostrożnością odnosić się do rzekomo „wypróbowanych“ metod i wskazań.

Dlatego też w przemyśle dyktowym niezbędną jest stała kontrola wszystkich stadjów procesu przetwórczego, — w znacznie wyższym stopniu i zorganizowana bardziej precyzyjnie niż w innych dziedzinach przemysłu — kontrola, nie oparta na badaniach „w przybliżeniu“, lecz na rezultatach ściśle dokładnych wymierzeń. Zachodnio-europejska technika w ostatnim czasie skombinowała szereg przyrządów, ułatwiających przeprowadzenie kontrolnych wymierzeń w fabrykach dykt klejonych. Najważniejszym aparatem, służącym do tego celu jest prasa używana w laboratorjach — dokładny, lecz zmniejszony w rozmiarach, wzór prasy hydraulicznej. Górna i dolna powierzchnia naciskająca — to dwie płyty stalowe, posiadające wijące się kanały, któremi — zależnie od potrzeby — przepuszcza się parę lub wodę ogrzaną względnie ochłodzoną. Taka prasa umożliwia przeprowadzanie badań nad sklejaniem dykt dwoma sposobami, a mianowicie: na zimno i na gorąco.

Nacisk omawianej prasy reguluje się dosyć precyzyjnie dwoma hydraulicznemi pompami i zmienia się przy pomocy manometru. Bardzo dokładną temperaturę wykazuje elektryczny pirometr, ustawiony w środku górnej płyty ogrzewającej. Pozatem jest jeszcze specjalny przyrząd, który określa nacisk pary. Taka prasa umożliwia przez wstępne badania ustalenie najbardziej odpowiedniego nacisku prasy do sklejania oraz czasu trwania procesu sklejania, t. zn. trzy zasadnicze momenty, od których uzależnia się jakość sklejania dykt. Badanie chemicznych związków kleju dyktowego uskutecznia się przy pomocy zwykłych sposobów chemji analitycznej; ustalenie stopnia gęstości posiada znaczenie drugorzędne, jeżeli chodzi o względy praktyczne. W kwestji należytej jakości materjału drzewnego, używanego do wyrobu dykt, odnośne przedsiębiorstwa zazwyczaj są zdane na orzeczenie „specjalistów“, którzy kwalifikują drewno „na oko“. Otóż rezultaty badania materjału wyżej opisaną prasą, w pewnym stopniu pozwalają na określenie istotnej jakości drewna, jeżeli — oczywiście — poprzednio ustali się krytyczne wielkości dla kleju. Tylko po tych badaniach doświadczalnych można posługiwać się przyrządami do wymierzania, o ile będą ustalone te liczby najwyższe, które będą następnie miarodajne dla produkcji fabrycznej.

Łącznie z tem powstaje możność bez znacznych kosztów i ryzyka zbadanie każdej zmiany: użyteczności kleju, wyrobionego z innych składników, nowego gatunku drewna, innego stopnia wyschnięcia oraz nowych metod sklejania i t. p.

(„Rynek Drzewny i Budowlany“)

Sprawność dachu papowego

Mimo, że dach papowy okazał się najracjonalniejszym tak w rolnictwie jak i też w przemyśle, to jednakże nie zawsze cieszy się on sympatją odnośnych władz i nielicznych architektów, rzekomo ze względów urbanistycznych. A jednakże płaski dach papowy wskutek swoich licznych

zalet pozwala się znakomicie przystosować do naszego ojczystego krajobrazu; pomysłowość architekty może wykazać, że przy zastosowaniu płaskiego dachu można osięgnąć artystyczne i malownicze efekty. Wykazano to na P. W. K. Ciekawem jest, że huragan (tornado), który w maju szalał specjalnie w okolicach Hamburga, wykazał dobitnie, że dach papowy jest nietylko najoszczędniejszy, ale też najodporniejszy na wszelkie burze i pożary. Gdy huragan zniszczył wszystkie dachy kryte dachówką lub poszyte słomą, to dachy polepione papą ostały się całkowicie.

Oto, co pisze w tej sprawie „Hamburger Anzeiger" nr. 120 z 27 maja 1929:

„Dla poszkodowanych przez huragan okazała się akcja pomocnicza nieodzowną, ponieważ poszkodowani rolnicy nie są w możności szkód z własnej kieszeni pokryć. Od szkód wyrządzonych przez huragan nie był nikt ubezpieczony. Znamiennem jest, że dachy papowe wcale nie ucierpiały, a tylko dachy kryte dachówką lub słomą zostały zniszczone. O ile dotąd przewidzieć można, huragan wyrządził szkody na około pół miljona marek niem."

Ilustrowany dodatek umieścił fotografje, które powyższe wywody demonstratywnie poparły.

Ruch budowlany w Warszawie

Urząd inspekcyjno-budowlany przy wydziale technicznym magistratu rozpatrywał i zatwierdził w kwietniu r. b. projekty 185 budowli, bądź nowych, bądź przebudowywanych i nadbudowywanych. W liczbie tej było: domów mieszkalnych 106, budynków fabrycznych i przemysłowych 58, budynków użyteczności publicznej 4, budynków gospodarczych 17. Nowych budowli było 101, przebudowanych 59, nadbudowywanych 25.

Ważniejsze z pośród wymienionych projektów są następujące: 5-cio piętrowy dom mieszkalny przy Al. 3-go Maja, 5-cio piętrowy dom mieszkalny przy ul. Puławskiej, 2-u piętrowe domy przy ul. Krynicznej, Badowskiej, Chorzowskiej i Łomżyńskiej, nadbudowy 4-go i 5-go piętra przy ul. Szkolnej, Pańskiej i Królewskiej, fabryka tkacka przy ul. Zawiszy i inne.

W ciągu miesiąca kwietnia było w budowie 1019 domów mieszkalnych, 151 budynków fabrycznych i przemysłowych, 54 budynków użyteczności publicznej i 3936 budynków gospodarczych, razem 1617 budowli, z czego nowych 1426, przebudowywanych 87 i nadbudowywanych 104.

WIADOMOŚCI DROBNE

BUDOWA NOWEJ CEMENTOWNI W SOWIETACH.

Między Tow. Akc. Przedsiębiorstwo Budowlane w Berlinie, posiadającem koncesję na budowy w Sowietach, a Radą Naczelną Gosp. Narodowego Z .S. S. R. została zawarta umowa na wybudowanie fabryki cementu w Czurowie (gub. Riazańska). Firmie niemieckiej powierzone zostało opracowanie projektu oraz wykonanie budowy fabryki. Przewidywana produkcja roczna fabryki wynosić ma 900.000 beczek cementu. Koszty budowy, która ma być wykonana w ciągu 18 miesięcy, przewidywane są w wysokości 6 miljonów rubli. Znajdująca się w Czurowie stara fabryka cementu ma również zostać przebudowaną i rozszerzoną do rozmiarów produkcji 300.000 beczek rocznie. Puszczoną ma być ona w ruch na jesieni bieżącego roku.

UMOWA WĘGLOWA CZECHOSŁOWACKO-NIEMIECKA.

Przedłużenie umowy węglowej nastąpiło do końca bieżącego roku na zasadzie: 160.000 ton węgla brunatnego do Niemiec wzamian za 80.000 węgla kamiennego do Czechosłowacji. Kontyngenty te w bieżącym roku stale były przekraczane i tak stosunek eksportu czeskiego do niemieckiego wynosił w styczniu 246.000 : 113.000, w lutym 222.000 : 137.000 i w marcu 285.000 : 150.000 ton.

FABRYKA CEMENTU W CZECHOSŁOWACJI.

Poważniejsze instytucje gospodarcze Czechosłowacji opracowały projekt utworzenia w Stupawie większej fabryki cementu, która miałaby pozostać poza obrębem kartelu cementowego. Roczna wydajność projektowanej fabryki miała wynosić 5 do 6 tysięcy wagonów, koszty zaś związane z inwestycjami przekraczały 30 milj. Kc. W ubiegłym tygodniu czechosłowacka Union bank pertraktowała w Wiedniu i Budapeszcie co do objęcia większości akcyj projektowanej fabryki przez jedną z fabryk, która jest członkiem kartelu. Pertraktacje w tej dziedzinie prowadzone nie są jeszcze ukończone, jednakowoż według informacyj prasy tutejszej należy liczyć się z ich pomyślnem ukończeniem. W tym wypadku ułatwi to przedłużenie (prolongowanie) umowy kartelizacyjnej ubiegającej jak wiadomo 31 grudnia b. r.

Z rynku materjałów budowlanych, metali i wyrobów metalowych.

MATERJAŁY BUDOWLANE.

Poznań, 5. 7. Sefan Pełczyński, hurtownia materjałów budowlanych, Poznań 3, Dworzec Towarowy notuje następujące ceny (w złotych): cegła iłówka 64—68, cegła tonówka 69—78 za tysiąc sztuk, franco wagon cegielnia; dachówki karpiówki I klasy 150 za 1 000 sztuk franco wagon cegielnia; wapno budowlane dla odsprzedawców 4.15, dla konsumentów 4.40 za 100 kg. loco wagon Wapienniki pod Inowrocławiem; cement portlandzki za worek papierowy a 50 kg. 6.00, dla budowniczych i odsprzedawców, względnie 6.75 dla konsumentów. Następne ceny rozumieją się franco stacja Poznań lub skład w Poznaniu: cement portlandzki za beczkę 180 kg. 22.50, za beczkę 200 kg. 24.50, za worek pap. 50 kg. 6; wapno budowlane w bryłach za 50 kg. 2.60 dla odsprzedawców, względnie 2.80 dla konsumentów, wapno hydrauliczne zł 12 za beczkę 150 kg.; papa dachowa az metr. kw. nr. 80 zł 1.05, nr. 1000 zł 0.86, nr. 125 zł 0.73, nr. 150 zł 0.64, nr. 175 zł 0.57, nr. 200 zł 0.53, papa izolacyjna za metr kw. zł 2.50, górnośląska smoła preparowana, bezwodna zł 28.50 za 100 kg. netto, za beczkę osobno zł 16; lepik z węgla kamiennego zł 40 za 100 kg.; powyższe ceny za smołę i wyroby smołowcowe obowiązują tylko przy stałym odbiorze i przy większych ilościach. Trzcina sufit wa szyta drutem palonym po zł 4, szyta drutem pocynkowanym po zł 4.40 za wałek 20 m. kw.; gips murarski zł 6.25, gips sztukatorski zł 7.25 za 1 worek 75 kg. łącznie z 1 workiem, przy dostawach całolub półwagonowych ceny odpowiednio niższe.

Nagrodzony „ZŁOTYM MEDALEM" na Wystawie Budowlanej VI Targów Wschodnich we Lwowie 1926 r.

HYDROFUGE „CASTOR"

ZABEZPIECZA OD

7301

WILGOCI

przeciekania, wstrzymuje ciśnienie **WODY** we wszystkich przypadkach, jako to: izolacji rezerwoarów, murów, kanałów, basenów, **tunell, tarasów**, fasad, szczytów i fundamentów

Hydrofuge „CASTOR" dodaje się do zaprawy cementowej

W LONDYNIE przy placu Piccadilly CIRCUS

największa z istniejących KOLEJ podziemna została uszczelniona

hydrofuge CASTOREM

Posiada na składzie: 7151

PRZEDSIĘBIORSTWO BUDOWLANE

MAURYCY KARSTENS

Sprzedaż: w Warszawie, ul. Koszykowa 7. Tel. 27-95.

W Krakowie: Biuro „CASTOR", ul. Kleparz 5, Tel. 218
w Katowicach: inż. K. Wretowski, Gen. Zajączka 19. Tel. 14-15.
W Poznaniu: Tow. Akc. „Materjał Budowlany" Seweryna Mielżyńskiego 23. Tel. 29-76 i 38-74.

Wystawiamy na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu.

Wysokowartościowe, dobropalone

wapno budowlane

w kawałach jak też **wapno miałkowe i nawozowe** dostarcza natychmiast koleją oraz kolejką wąskotorową, loco wapiennik **Nakło Śląskie**

The Henckel von Donnersmarck-Beuthen
Estates Limited
w Tarnowskich Górach, Górny-Śląsk.

6250

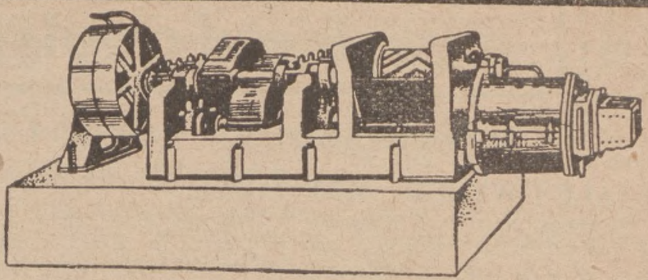
CEGIELNIE

Nowoczesne urządzenia mechaniczne

dla cegielń jak prasy, walce, kołotoki, wyciągi, maszyny parowe, kotły, motory ropne, transmisje i t. d dostarczają **natychmiast i na bardzo dogodnych warunkach**

Zjednoczone Fabryki Maszyn, Kotłów i Wagonów
L. ZIELENIEWSKI i FITZNER - GAMPER S. A.
Kraków

7347



Dostarczamy wprost z naszej fabryki

w Łagiewnikach, Górny Śląsk

według oryginalnych konstrukcyj znanej na całym świecie firmy **RICHARD RAUPACH, GÖRLITZ** (Niemcy)

wszelkie maszyny cegielniane
i części zapasowe

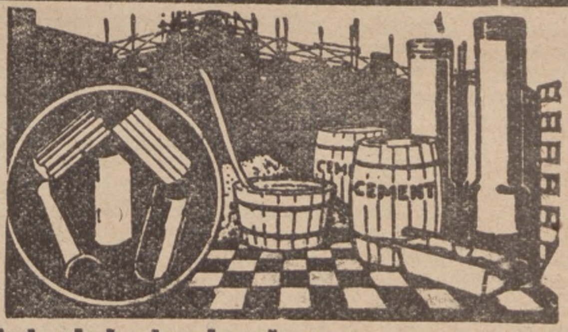
do wyrobu cegieł, dachówek wszelkiego rodzaju, cegieł szamotowych, rur glinianych, rur drenowych i t. d. 6912

RYSZARD RAUPACH

Sp. z ogr. odp.

Katowice, ul. Gliwicka 15.

Przedstawiciel: Inż. W. ROBIŃSKI, Poznań, Aleje Marcinkowskiego 17, I. p.
Wystawiamy na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu.



4047

Materjały budowlane wszelk. rodzaju poleca

GUSTAW GLAETZNER

Centrala Materjałów Budowlanych i Dachówek
Tel. 6580 **POZNAŃ 3 Mickiewicza 36** zał. 1907 r.
adr. telegraf.: „Dachglaetzner"-Poznań.

CENTRALNE OGRZEWANIA i SANITARNE URZĄDZENIA
SP. Z OGR. ODP.

KONIECZNY i WOLNY

Katowice, ul. Jagiellońska nr. 36
Telefon nr. 23-92

▼

Projektują i wykonują wszelkie systemy centralnych ogrzewań, pierwszorzędne urządzenia sanitarne, łaźnie, suszniе i zaopatrzanie domów wodociągami z studzien głębokich i t. p.

7350

Poznań, 5. 7. Ceny materjału budowlanego: Sosnowa kantówka od 6—8 m. dł. 110.— za 1 m.³, sosn. kantówka od 6—8 m. podł. listy 125.— za m.³, belki sosnowe ponad 6 m. dług. 130.— za 1 m.³, podług listy 145.—, sosnowe deski i bale obrzynane 26—80 mm .grub. 110.— do 125.— za 1 m.³, sosnowe deski podłogowe hebl. i szpunt. 150.— do 165.— za 1 m.³, szalówka krótka 65.— za 1 m.³, szalówka długa 85.— za 1 m.³. Ceny drzewa tartego odziomkowy od 160.— do 175.— za 1 m.³, śordkowy i czubkowy 120.— do 130.— za 1 m.³, deszczułki dębowe 200.— do 275.— za 1 m.³.

METALE I WYROBY METALOWE.

Warszawa, 5. 7. Dom Handlowy A. Geppner, Grzybowska 27, w Warszawie, notuje następujące ceny za 1 kg.: Cyna Banca w blokach 11.00, ołów hutniczy 1.25, cynk 1.40, antymon 2.25, aluminjum hutnicze 4.30, blacha cynkowa — cena zasadnicza 1.72, blacha miedziana 5.30—5.80, blacha mosiężna 4—4.80.

Warszawa, 5. 7. Firma Ch. Grün i Synowie w Warszawie, Nalewki nr. 11, notuje za 1 kg. następujące ceny zasadnicze w złotych: blacha miedziana 5.15, blacha mosiężna 4., blacha aluminjowa 6.50, pręty mosiężne 3.90, pręty miedziane 5.50, ceny orjentacyjne: cyna Banka lub Straits 11.75, antymon 2.35, ołów hutniczy 1.25.

Katowice, 5. 7. Surówka odlewnicza Huty Pokoju nr. 1 (Friedenshütte P. G. S.), oraz Górnośląskich Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laury — reprezentacja Towarzystwa dla Sprzedaży Surówki Żelaznej, Sp. z ogr. odp. w Warszawie, Sienna 11, cena za tonę 220 zł loco stacja wysyłająca.

Katowice, 5. 7. Sytuacja na rynku rur wewnątrz kraju przedstawiała się w m. czerwcu r. b. niezadawalająco, chociaż, w związku z porą roku, wpływ zamówień na rury dla gazu i pary, jak również na stalowe rury nasuwkowe, doznał lekkiej poprawy. Obroty w rurach doborowych były nadal słabe. Również i położenie na rynkach zagranicznych jest w dalszym ciągu niezadawalające.

Katowice, 5. 7. Notowania Polskiego Syndykatu Hut Żelaznych — w zł za 1tonę franco huta: żelazo sztabowe — cena zasadnicza 350.00, formowe (do włącznie NP. 24) 350.00, formowe (NP. 26 i ponad) 390.00, bednarka gorąco walcowana 422.50, żelazo uniwersalne 390.00, blacha gruba (do 5 mm) 525.00, drut walcówka (w jakości handlowej) 397.50, podkłady do rozjednic ,niedziurkowane) 525.00, zwykłe łupki płaskie 490.00, łupki klinowe 515.00, podwójne łupki klinowe 532.50, podkładki równe 472.50, pochyłone 525.00, płyty hakowe 820.00, łapki 980.00, prowadnice (walcowane) 462.550, szyny klinowe 462.50, szyny poniżej 100 mm. wysokości 385.00, do tego podkładki 462.50, łupki płaskie 462.50, klinowe 515.00, podkłady 462.50.

Blacha do cynkowania dostarcza się w stanie żarzonym bez specjalnej dopłaty za żarzenie, przy innych natomiast zamówieniach na cienkie blachy żarzone dolicza się nast. dopłaty: przy 1 do poniżej 5 mm. 10.345 proc. — 0.875 mm. 5.36 proc. — 0.75 mm. 4.68 proc. — 0.625 mm. 0.04 proc. — 0.562 mm. 4.05 proc. 0.50 mm. 6.32 proc. — 0.43 mm. 1.88 proc. — 0.375 mm. 0.58 proc.

Ceny blach 2 razy dekapowanych (efektywne) — za 1 tonę: grubość 0.32 do poniżej 0.35 mm Ł 25.10, — 0.35 do poniżej 0.37 mm Ł 23.10, — 0.37 do 0.40 mm Ł 22.05, — 0.40 do poniżej 0.43 mm Ł 22.00, — 0.43 do poniżej 0.50 mm Ł 21.15, — 0.50 do poniżej 0.55 mm Ł 21.10 — 0.55 do poniżej 0.62 mm. Ł 21.05, — 0.62 do poniżej 0.75 mm Ł 21.00, — 0.75 do poniżej 0.87 mm Ł 20.15, — 0.87 do poniżej 1 mm Ł 20.10, — 1 do ponad 11 mm Ł 20.05. Za blachy okrągłe i półokrągłe dolicza się 10 proc. Blachy 1 raz dekapowane kosztują o Ł 3 na tonie mniej. Dla hurtowników dolicza się do cen powyższych 2 proc.

DRZEWO.

Poznań, 5. 7. Wyniki sprzedaży na licytacji drewna użytkowego i opałowego w D. L. Poznań. Nadl. Wanda. Olcha szczapy opałowe za mp. 17.00 zł, sosna szczapy opałowe za mp. 16.90 zł, — wałki opałowe za mp. 14.50 zł, nadl. Gliśnica Dąb V kl. za m.³ 55.33 zł, — szczapy opałowe za mp. 14.60 zł, grab szczapy opałowe za mp. 15.00 zł, — wałki opałowe za mp. 12.50 zł, sosna I kl. z m.³ 65.56 zł, II kl. za m.³ 55.78, III kl. za m.³ 47.74 zł, IV kl. za m.³ 40.59 zł, — szczapy opałowe za m.³ 15.98 zł. świerk III kl. za m.³ 35.70 zł, IV kl. za m.³ 30.37 zł, — szczapy opałowe za mp. 11.00 zł, wałki opałowe za mp. 9.00 zł.

ZŁOTY W DNIU 5. 7. 1929 r.

Medjolan 214¾, Berlin na Warszawę 46.975—47.175, przekaz na Katowice lub Poznań 46.975—47.175, gotówka grube 46.875—47.275, Zurych przekaz 58.28, Londyn przekaz 43.24, N. Jork przekaz 11.25, Budapeszt gotówka 64.10—64.40.

Z życia placówek przemysłowo-handlowych

Towarzystwo Komandytowe Haeberle i Spółka w Grodzisku Maz.

Fabryka wyrobów szmerglowych i krążków szlifierskich.

W roku 1896 została wybudowana w Grodzisku Maz. pod Warszawą pierwsza w Polsce Fabryka wyrobów szmerglowych. Założycielem firmy był ś. p. Jan Haeberle, który prowadził fabrykę do 1912 r., zatrudniając 17 pracowników przy 52 maszynach. W fabryce wyrabiano w owym czasie: płótno szlifierskie, papiery szlifierskie i minerały mielone do szlifowania. W miarę udoskonalenia metod pracy w przemyśle i rzemiosłach, zapotrzebowania na artykuły szlifierskie wzrastały i pomimo ciężkiej konkurencji ze strony krajów ościennych o dobrze rozwiniętym przemyśle i nowoczesnych urządzeniach, fabryka przezwyciężając wiele trudności, wytrwała do roku 1912, kiedy to celem rozszerzenia zakresu wytwórczości zostało założone Towarzystwo Komandytowe Haeberle i Spółka, które do dnia dzisiejszego prowadzi przedsiębiorstwo. obecnie fabryka zatrudnia 85 pracowników przy 124 maszynach. Szalony postęp w technice w ostatnim czasie, szukał coraz to dokładniejszych maszyn, do budowy których były potrzebne nader dokładne narzędzia. Tem precyzyjnem narzędziem okazała się tarcza szlifierska, która ma dziś zastosowanie wszędzie: w wielkich zakładach, wszystkich fabrykach, warsztatach i nawet najdrobniejszych rzemiosłach. Dziś bez tarczy szlifierskiej nie możnaby sobie przedstawić ogromnego postępu w technice w ostatnim ćwierćwieku. Tarcz w Polsce jest w użyciu kilkaset tysięcy, które do roku 1924 sprowadzane były z krajów przemysłowych: Stanów Zjedn. Am. Półn., Niemiec, Czech i Austrji, powodując znaczny odpływ z kraju walut pełnowartościowych. W roku 1924 fabryka rozpoczęła wyrób tarcz szlifierskich i dziś już pokrywa znaczny odsetek zapotrzebowania krajowego, zaopatrując w tarcze poważne instytucje państwowe i prywatne przedsiębiorstwa.

Do odbiorców fabryki zaliczają się: wszystkie państwowe fabryki przemysłu wojennego, wszystkie Dyrekcje Kolei Państwowych, fabryki budowy parowozów, samolotów, samochodów, górnictwo, hutnictwo, fabryki maszyn, fabryki tekstylne i t. d.

Zadaniem przedsiębiorstwa jest zaopatrzenie kraju w potrzebne artykuły szlifierskie. Rozwijając bezustannie swą produkcję i ulepszając swoje wyroby, fabryka wytwarza obecnie:

Płótna szlifierskie: szmerglowe, „Naxos", „Silicium Carbid" (Carborundum), elektrokorundowe, krzemienne, szklane w arkuszach i w rolach dla fabryk i rzemiosł.

Papiery szlifierskie: szklany, krzemienny, szmerglowy „Naxos", „Silicium Carbid" (Carborundum), w rolach i arkuszach dla fabryk i rzemiosł.

Tarcze szlifierskie: „Elektrokorund", „Naxos", Silicium Carbid" (Carborundum), tartaczne, fasonowe do specjalnych celów o wiązaniu ceramicznem i mineralnem.

Minerały szlifierskie mielone: szmergel gwarantowany „Naxos", szmergel szlamowany, szmergel do czyszczenia noży w puszkach, „Elektrokorund", „Silicium Carbid" Carborundum), krzemień, szkło i pomeks.

Różne artykuły szlifierskie: osełki do ostrzenia kos, pilniki Silicium Carbid, segmenty do maszyn szlifierskich, wykładanie maszyn szmerglem, wylewanie form materjałem szlifierskim, pasta szlifierska i wszelkie inne artykuły szlifierskie.

Długoletniemu doświadczeniu technicznemu i doborowi najlepszych surowców, zawdzięczają wyroby firmy swą pierwszorzędną jakość i dobrze zaprowadzoną markę, ze znakiem **„Słoń"**.

Fabryka w Grodzisku Maz. znajduje się pod zarządem pp. Franciszka Haeberle'go i Maksymiljana Marskiego.

Skład w Warszawie, Al. Jerozolimskie nr. 18 jest pod zarządem p. Jana Abla.

Skład konsygnacyjny w Poznaniu, Plac Wolności 13 jest pod zarządem p. Bronisława Koppe'go.

Skład konsygnacyjny w Katowicach pod zarządem Tow. „Korund", Spółka z ogr. odp. w Katowicach, ul. Wita Stwosza Nr. 1, tel. 8, 54.

Skład konsygnacyjny w Będzinie pod zarządem p. Ign. Fajermana, ul. Modrzejowska 87, tel. 5-30.

Przedstawicielstwa w Łodzi f. Leopold Schmidt, ul. Wólczańska 53, tel. 16-00; w Krakowie f. I. Gartner, ul. Dietlowska 75, w Stanisławowie f. Leon Birnbaum, ul. Rejtana 37.

Dewizą naszą powinna być samowystarczalność krajowa, dlatego każdy Polak powinien się dobrze namyśleć nim wyda grosz za granicę swego kraju.

Nim kupisz zagranicą, obejrzyj swój krajowy wyrób!

Poznańskie Towarzystwo Telefonów z o. p. Poznań, ul. Jasna 9

Jak wiele innych przedsiębiorstw przemysłowo-handlowych powstało względnie przejętych zostało w okresie ożywionego ruchu uprzemysłowienia kraju i spolszczenia placówek gospodarczych, również ówczesne w niemieckich rękach znajdujące się „Posener Telephon-Gesellschaft" przeszło w roku 1921 w ręce polskiego towarzystwa pod nazwą „Poznańskie Towarzystwo Telefonów". Przez reorganizację oraz poważniejszą inwestycję, nowonabywcy postawili przedsiębiorstwo na wyżynie zadania, a odpowiednie i nowoczesne urządzenie techniczne warsztatów mechanicznych umożliwiło firmie nietylko przeprowadzanie naprawy aparatów telefonicznych, lecz przejście również do produkcji, co w przełomowej chwili odcięcia od dawnych źródeł dostawowych było niezmiernie donioslego znaczenia.

To też placówka ta doznała od zarania swej działalności bardzo szerokiego poparcia i spotkała się z pełnem zaufaniem licznej klienteli, wszelkie bowiem zlecenia wykonywała z jak największą sumiennością, a dostarczane aparaty własnej jej konstrukcji konkurują skutecznie z najprzedniejszemi fabrykatami firm zagranicznych.

Firma omawiana posiada stale na składzie wielki wybór wszelkiego rodzaju sprzętu telefonicznego jak również kompletnych zakładów telefonicznych najnowszych systemów. Całe urządzenia telefoniczne szeregowe, pół i pełno-automatyczne, oraz automatyczne w kombinacji ze szeregowemi, zastosowane odpowiednio do potrzeb klienta, wydzierżawia również na dogodnych warunkach. Cały szereg urządzeń telefonicznych zainstalowanych przez firmę w poważnych instytucjach samorządowych i prywatnych jak bankach, tow. ubezp. fabrykach, wielkich majątkach i t. p. znalazły największe uznanie ze strony nabywców, wzgl. dzierżawców.

W wyzyskaniu pomyślnej konjunktury związanej ze wzmagającym się ruchem radjofonicznym Poznańskie Towarzystwo Telefoniczne poczęło się interesować również i tą pokrewną dziedziną, zaprowadzając budowę aparatów radjoodbiorczych i urządzając specjalny oddział handlowy. Przedsiębiorstwo to posiada obecnie specjalny magazyn sprzedaży przy ul. Fr. Ratajczaka 39, oraz w Bydgoszczy przy ul. Gdańskiej 158, a później przy ul. Jagiellońskiej nr. 65-66. Poza fabrykatami własnemi, prowadzi firma również aparaty i sprzęt radjowy firm zagranicznych. Olbrzymi wybór artykułów radjowych umożliwi nawet najwybredniejszemu radjoamatorowi pokrycie zapotrzebowania w tej poważnych rozmiarów placówce wytwórczo-handlowej.

„Erge-Motor" dawniej R. Gunsch, Poznań, ulica Mylna nr. 38

Szanownym Czytelnikom pisma naszego zwracamy uwagę na ogłoszenie Szlifierni Cylindrów i Wałów Korbowych „Erge-Motor", która w swym zakresie działalności jest jednem z poważniejszych specjalizowanych przedsiębiorstw tego rodzaju w kraju. Firma ta wykonuje tłoki żeliwne i aluminjowe w wszelkich rozmiarach do 150 m/m średnicy, pierścienie tłokowe do 150 m/m średnicy oraz sworznie tłokowe ze stali chromniklowej cementowane i szlifowane z dokładnością $^1/_{100}$ m/m oraz zawory z wysokowartościowej stali chromniklowej. Firma omawiana trudni się również — i co jest jej wyłączną specjalnością, szlifowaniem cylindrów oraz wałów korbowych od motorów samochodowych, samolotowych i traktorowych z dokładnością $^1/_{100}$ m/m. Zakłady te wyposażone są w najnowocześniejsze maszyny do szlifowania cylindrów i wałów korbowych typu szwajcarskiego, a prócz tego całe urządzenie techniczne odpowiada postępowemu ich zadaniu. „Erge-Motor" zatrudnia wykwalifikowanych na te roboty specjalistów, wobec czego wszelkie powierzone zlecenia wykonuje z najsubtelniejszą dokładnością i precyzyjnością, zasługując na pełne zaufanie.

◆ PRZETARGI ◆ SUBMISJE ◆ LICYTACJE ◆

PUBLICZNY PRZETARG OFERTOWY

ogłasza Urząd Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie na roboty wodociągowo-kanalizacyjne w budynku przy Dziecińcu w Łazienkach Królewskich.

Warunki wykonania powyższych robót, warunki techniczne, wzór umowy, warunki przetargowe oraz przepisy o oddawaniu dostaw i robót w zakresie działania Ministerstwa Robót Publicznych można przeglądać w biurze Urzędu Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie, ul. Długa 50, II ptr. pokój nr. 10, w godzinach 9—12.

Oferty, zestawione na otrzymanych w biurze Urzędu egzemplarzach ślepego kosztorysu, winny być złożone najpóźniej do godz. 12-tej dnia 15 lipca 1929 r., w biurze Urzędu Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie, poczem nastąpi otwarcie ofert.

S. Tomorowicz,
Kier. Urzędu Budowy Gmachów Państw. w m. st. Warszawie.

Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach ogłasza

PRZETARG PUBLICZNY

na budowę domów robotniczych w następujących miejscowościach: 1) w Piekarach 30 domów; 2) w Makoszowach 20 domów; 3) w Pawłowie 20 domów; 4) w Knurowie 16 domów; 5) w Radzionkowie 10 domów.

Potrzebne do tego przetargu formularze oraz warunki można nabyć (dopóki zapas starczy) za zwrotem kosztów nakładu w Kierownictwie Budowy Kolonij Robotniczych w Katowicach, gmach Województwa, pokój nr. 824, IV ptr., gdzie również można zasięgnąć wszelkich informacyj.

Termin składania ofert upływa dnia 17 lipca b. r. o godzinie 11, poczem nastąpi otwarcie ofert.

Za Wojewodę: **Dr. Kaufman m. p.,** w z. Nacz. Wydz. Rob. Publ.

Śląski Urząd Wojewódzki ogłasza ofertowy pisemny

PRZETARG PUBLICZNY

na roboty związane z rozbudową Państwowego Gimnazjum Matematyczno-Przyrodniczego w Królewskiej Hucie z terminem wniesienia ofert do dnia 11 lipca 1929 r. godzina 11-ta.

Bliższe szczegóły przetargu podane są w Gazecie Urzędowej Województwa Śląskiego Nr. 20 oraz na tablicy Wydziału Robót Publicznych Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego IV. ptr.

Za Wojewodę: **Dr. Kaufman mp.,** za Nacz. Wydz. Robót Publ.

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Urząd Wojewódzki Wołyński — Dyrekcja Robót Publicznych w Łucku ogłasza przetarg ofertowy na roboty remontowe na Kolonji Urzędniczej w Horochowie. Oferty należy wnosić do Dyrekcji Robót Publicznych w Łucku z napisem: „Oferta na roboty remontowe na Kolonji Urzędniczej w Horochowie" do dnia 22 lipca 1929 r. do godz. 12-tej. Publiczne otwarcie ofert nastąpi w tym samym dniu i miejscu o godz. 12-tej. Bliższe objaśnienia zawarte są w ogłoszeniu o powyższym przetargu, zamieszczonym w Dzienniku Urzędowym „Monitorze Polskim".

Dyrekcja Robót Publicznych w Łucku.

Urząd Wojewódzki — Dyrekcja Robót Publicznych w Łodzi ogłasza

PRZETARG

na wykonanie instalacji elektrycznej w budującym się gmachu Izby Skarbowej w Łodzi, przy ul. Al. Kościuszki Nr. 83.

Przetarg odbędzie się dnia 19 lipca 1929 r. o godz. 11-tej, w Urzędzie Wojewódzkim — Dyrekcji Robót Publicznych przy ul. Ogrodowej Nr. 15, róg Zachodniej (pokój Nr. 31).

Oferty pisemne, zestawione na otrzymanych w biurze Urzędu Wojewódzkiego egzemplarzach ślepych kosztorysów, z dołączeniem podpisanych warunków przetargu i projektu umowy, należy składać lub przesyłać pocztą do Urzędu Wojewódzkiego w Łodzi — Dyrekcja Robót Publicznych w kopertach podwójnych, z których wewnętrzna winna być zalakowana pieczęcią firmową i zaopatrzona napisem: „Oferta do przetargu, mającego się odbyć 19 lipca 1929 r. na instalację elektryczną w gmachu Izby Skarbowej w Łodzi".

Termin składania ofert upływa o godz. 11-tej dnia 19 lipca 1929 r. bezpośrednio przed rozpoczęciem odnośnej rozprawy ofertowej przez Przewodniczącego Komisji Przetargowej.

Wydział Powiatowy powiatu chojnickiego w Chojnicach

ogłasza

Przetarg publiczny

na niżej wyszczególnione prace budowlane, na które reflektanci składać muszą oferty do Wydziału Powiatowego (Referat Budownictwa) w terminie:

1) do dnia 13. 7. br. na prace instalacyjne i stolarskie w Powiatowym Ośrodku Zdrowia w Lipienicy,
2) do dnia 13. 7. br. na budowę domku dla drożnika w Nowejwsi,
3) do dnia 23. 7. br. na konserwację 2.350 bm. szosy Czersk—Legbąd systemem betonowym,
4) do dnia 23. 7. br. na budowę 1.200 bm. szosy Swornegace—Chocińskimłyn systemem betonowym,
5) do dnia 24. 7. br. na budowę ustępów w koszarach wojskowych, Chojnice,
6) do dnia 25. 7. br. na 4 km. robót ziemnych pod budowę nowej szosy Borzyszkowy—Gliśno—Lipienice.

Oferty należy składać w kopertach zapieczętowanych i opatrzonych napisem: „Oferta na......" w wyszczególnionych terminach do godziny 12-tej w południe, poczem nastąpi otwarcie ofert w obecności ewentualnie przybyłych reflektantów.

Do przetargu stawać mogą tylko reflektanci, którzy okażą kwit na wpłacone do Powiatowej Kasy Komunalnej w Chojnicach 5% wadjum; zaś odnośnie prac szosowych ci, którzy oprócz wpłaconego wadjum, wykażą znajomość tychże prac oraz znajomość robót betonowych.

Bliższych informacyj udziela Wydział Powiatowy (Referat Budownictwa) w godzinach urzędowych od 8—1, gdzie również wyłożone są dotyczące plany i ślepe kosztorysy.

Wydział Powiatowy zastrzega sobie prawo wyboru firmy, niezależnie od wysokości złożonych ofert.

Chojnice, dnia 1 czerwca 1929 r.

Przewodniczący Wydziału Powiatowego
(—) Dr. Rzóska.

7655

KUPNA

„R. Met."

WARUNKI DLA INSERENTÓW I ABONENTÓW:

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 str. 130 zł, ½ str. 75 zł, ¼ str. 45 zł, 1/8 str. 25 zł, 1/16 str. 15 zł. Na I. str. okładki 100%, na II. i IV. str. 50%, na III str. 30% dopłaty. — Artykuły opisowe z dopłatą 100%. — Dostarczenie kliszy autotypij z wyraźnych fotografij po 14 groszy za cm². W Gdańsku obowiązują powyższe ceny w guldenach. Ogłoszenia z zagranicy oblicza się w markach niemieckich. W wydaniach specjalnych obowiązuje taryfa inna. Miejscem wykonania zleceń i zapłaty jest Poznań; w kwestjach spornych miarodajny jest Sąd Powiatowy (Okręgowy) w Poznaniu. Na wypadek skargi sądowej, nadzoru sądowego lub konkursu przyznane rabaty upadają. Konto czekowe P. K. O. w Poznaniu Nr. 202-796.

Redaktor naczelny przyjmuje od 12—13 z wyjątkiem soboty.